Cena: 18 zł

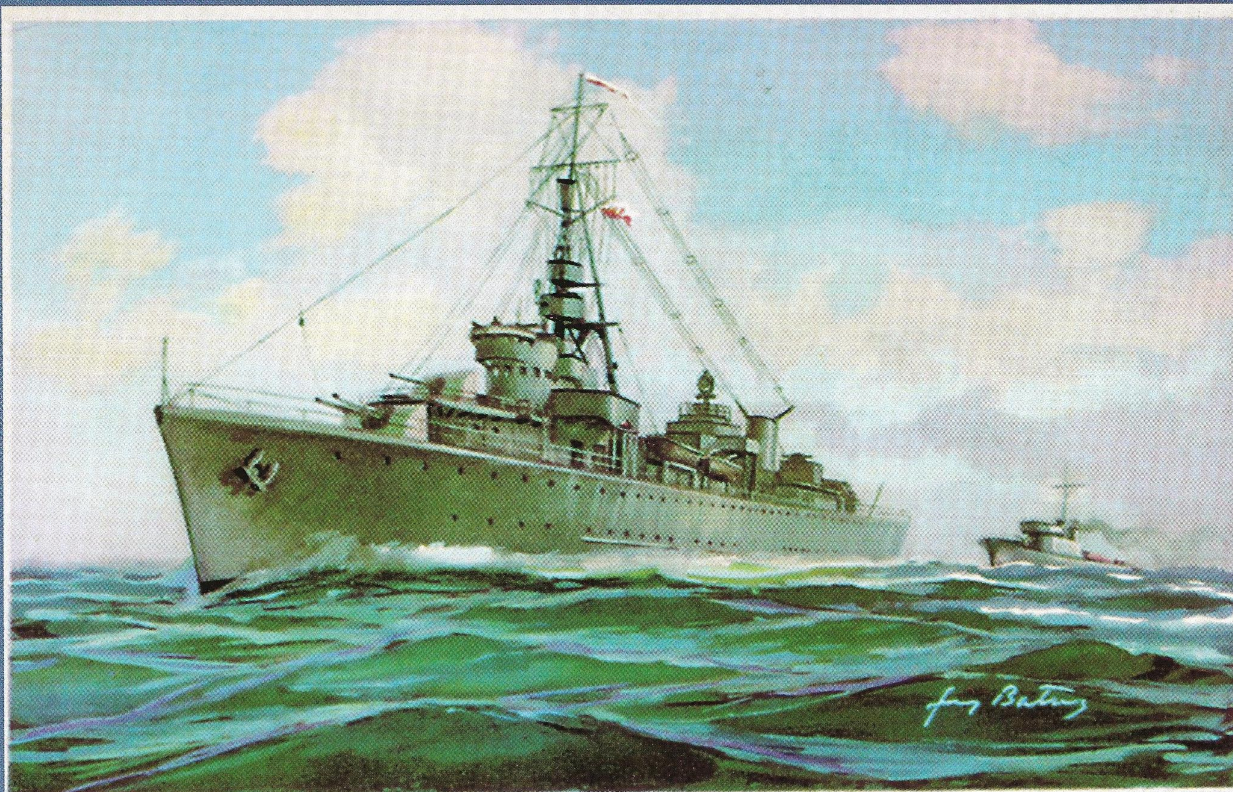
4 BIBLIOTEKA MAGAZYNU MORZA STATKI I OKRĘTY

MARIUSZ BOROWIAK

ORP Gryf



MAGNUM X

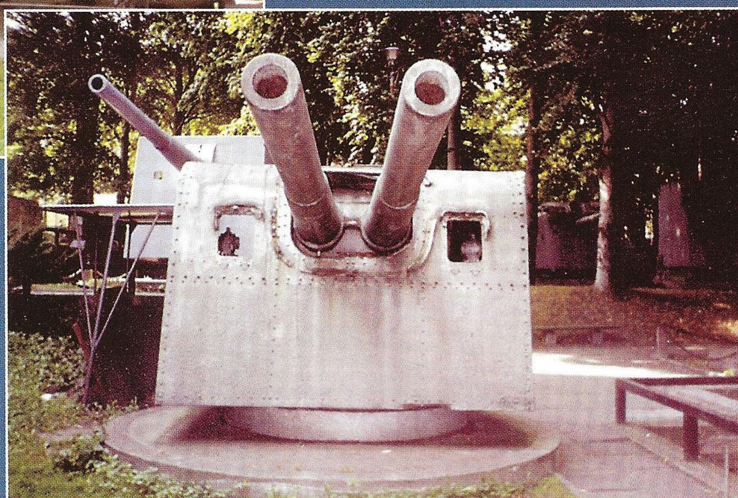


OKRĘT RZPLITEJ POLSKIEJ „GRYF“ (Stawiacz min) mal. J. Bałuk

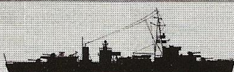
Pocztówka propagandowa FOM przedstawiająca ORP *Gryf* i jeden z „ptaszków". Malował J. Bałuk.



Podwójna dolna armata dziobowa kal. 120 mm stawiacza min *Gryf* z boku (widać uszkodzenie maski działa odłamkiem). Obecnie eksponat w skansenie uzbrojenia Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Fot. T. Grzesikowski, sierpień 1998 r.



Podwójna dolna armata dziobowa kal. 120 mm stawiacza min *Gryf* od przodu. Zdjęta w 1954 r. z wraku okrętu, obecnie jest eksponatem w skansenie uzbrojenia Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Fot. T. Grzesikowski, sierpień 1998 r.



MARIUSZ BOROWIAK

ORP Gryf

Wydawnictwo MAGNUM X
Warszawa 2000

Żonie Renacie, dzieciom – Kasi i Michałowi,

poświęcam.

Fotografia na I stronie okładki: *ORP Gryf cumujący przy molo w porcie gdyńskim.*

Fotografia na IV stronie okładki: *Bodaj najpiękniejsze zdjęcie Gryfa. Zdaniem niektórych jest to moment uroczystego powitania stawiacza min w Gdyni w dniu 6 marca 1938 r. Pod łodziami widoczna beczka z łatwopalnym paliwem do silników łodziowych, którą w przypadku konieczności można było łatwo wyrzucić za burtę. W płaszczyźnie symetrii pomostu widoczny głośnik okrętowy. Na skrzydłach małe reflektory szperacze, służące także do celów sygnalizacyjnych.*

Fotografie publikowane w książce pochodzą ze zbiorów Mariusza Borowiaka, Franciszka Dąbka, Tadeusza Dąbka, Włodzimierza Czajczyńskiego, Stanisława Dekutowskiego, Mieczysława Filipowicza, Zbigniewa Jagusiewicza, Andrzeja Jaskuły, Tadeusza Kosidły, Kazimierza Kozińskiego, Michała Majewicza, Jerzego Pertka, Antoniego Ratajczaka, Jerzego Szczurka, Stanisława Świątkowskiego, Marka Twardowskiego i Władysława Wójcika.

Redakcja techniczna: Janusz Kozak
Skład i łamanie: KJA

Wydanie I, Warszawa 2000

ISBN 83-904397-5-1

Wydawca: Magnum X sp. z o.o.
ul. Grochowska 306/308, 03-240 WARSZAWA

Druk i oprawa:
„Top Druk" Skierniewice

Od Redakcji

Wojna rosyjsko-japońska i obie wojny światowe wykazały, że broń minowa jest skuteczna. Strona, która ją stosuje, zmusza przeciwnika do bardzo ostrożnego planowania swoich działań lub poniesienia określonych nakładów na budowę i ekploatację trałowców. Skuteczność broni minowej w obronie polskiego wybrzeża, gdyby jej użyto na planowaną skalę, można uznać za potencjalnie dużą zwłaszcza w obliczu przytłaczającej przewagi przeciwnika. Od początku II Rzeczypospolitej konstruowano koncepcje obrony polskiego Wybrzeża w oparciu o postawienie zagrody minowej. Stąd zakupy wielkich ilości min w Estonii w 1925 r. i przystosowanie wielu okrętów, w tym nowo budowanych, do ich stawiania. Przykładem niech będą okręty podwodne typu *Wilk* czy klasyfikowane ówcześnie jako minowce trałowce typu *Jaskółka*. Jednostki te nie były jednak przystosowane do stawiania dużej zagrody minowej w krótkim czasie. Stąd wynikła potrzeba budowy wyspecjalizowanego stawiacza min. Dzięki jego posiadaniu można było zrealizować w praktyce koncepcję obronną. Niemcy planując operację w Zatoce Gdańskiej musieli się realnie liczyć z tym zagrożeniem skoro w składzie ich sił we wrześniu znalazło się aż 19 trałowców.

Gryf – jak wszystkie polskie okręty wojenne budowy francuskiej – nie był zbyt udany. Niestety kredyt przyznany przez Francję nie mógł być spożytkowany w innym kraju.

W odróżnieniu od trzech niszczycieli wyprowadzonych z Bałtyku w ramach operacji „Peking", *Gryf* musiał pozostać na Wybrzeżu, aby wykonać zadanie do którego został stworzony, zaś dla jego osłony potrzebny był przynajmniej jeden niszczyciel. Operację „Rurka" miano wykonać nie tuż przed wybuchem wojny, a dopiero w nocy z 1 na 2 września 1939 r. Fakt, że okręt został źle użyty to już inna kwestia.

Czy *Gryf* był pechowy? Pechowa z całą pewnością była śmierć dowódcy w pierwszym dniu wojny. Reszta była konsekwencją szybko przebiegających wydarzeń kampanii wrześniowej na Wybrzeżu.

XX-wieczne stawiacze min nie były żadnymi dziwolągami technicznymi i znajdowały się na stanie wielu marynarek czy to w postaci jednostek przebudowanych (ze starych okrętów wojennych, rzadziej statków handlowych: Francja, Japonia, W. Brytania, Włochy i Rosja w I w.ś., a potem ZSRR), czy okrętów nowo budowanych (dwie serie typu *Amur* w Rosji, niemieckie *Nautilus* i *Albatross* oraz szwedzki *Clas Fleming* sprzed I w.ś, brytyjski *Adventure*, francuski *Pluton*, norweski *Olaf Tryggvason* i kilkanaście jednostek japońskich). Wiele z tych jednostek było silnie uzbrojonych (wśród nich niemieckie krążowniki minowe *Brummer* i *Bremse* z I w.ś., a potem, już w I połowie lat 30., artyleryjskie okręty szkolne *Bremse* i *Brummer* zabierające po 350 lub 280 min) i w tym kontekście artyleria *Gryfa* nie była wyjątkiem. Poza dużymi stawiaczami min, budowano też mniejsze (Dania, Francja, Holandia, Japonia, Jugosławia, Norwegia, W. Brytania i Włochy). Nie od rzeczy będzie też wspomnieć o licznych podwodnych stawiaczach min z I wojny światowej i okresu międzywojennego.

W czasie II wojny światowej niektóre floty kontynuowały budowę stawiaczy min (brytyjski typ *Abdiel*, rumuński *Amiral Murgescu*, szwedzki *Älvsnabben* na kadłubie frachtowca czy amerykański *Terror*). Ba, budowano też trałowce-stawiacze min (brazylijskie okręty typu *Carioca* zabierające po 50 min).

Wymienione wyżej okręty to tylko przykłady pokazujące ogólnoświatowe zainteresowanie wojną minową (szczególnie w obronie) i tą konkretną klasą jednostek – było ich bowiem znacznie więcej. Łączenie funkcji stawiacza min i okrętu szkolnego, do tego z silnym uzbrojeniem artyleryjskim, też na nie było rzadkością co widać na przykładzie wspomnianych jednostek *Pluton*, *Bremse*, *Brummer*, *Älvsnabben* czy fińskiego *Pohjanmaa* sprzed ponad 20 lat.

Od Autora

Bez pomocy i życzliwości wielu osób, nie byłoby możliwe napisanie tak szerokiej monografii o stawiaczu min ORP *Gryf* – największym okręcie bojowym Polskiej Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej.

Przez wiele lat jednostka ta, określana przez sceptyków mianem „wyrośniętej" lub „rzecznej barki", była mało znana miłośnikom naszej floty wojennej. Zbeletryzowana książeczka Zbigniewa Damskiego – „Ostatnia wachta »*Gryfa*«", broszura Zdzisława Golanka – „Stawiacz min ORP Gryf", odbitka próbna opracowania Stanisława M. Piaskowskiego, którą przed kilkunastu laty wydano w symbolicznym nakładzie w Stanach Zjednoczonych, czy wreszcie szczupłość zachowanych wspomnień byłych członków załogi, nie pozwoliły na odtworzenie historii i ukazania roli tego dużego stawiacza min w okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej.

Zamiarem autora było, aby pamięć o tym dość pechowym okręcie, który w założeniach miał być w naszej flocie namiastką upragnionego krążownika, pełniąc jednocześnie rolę jednostki flagowo-reprezentacyjnej (w rzeczywistości nigdy nie stał się jednostką flagową), dużego stawiacza min i okrętu do szkolenia słuchaczy Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW, przemianowanej 19 października 1928 r. z Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, podobnie jak inne szkoły oficerskie poszczególnych rodzajów broni), nie zaginęła bezpowrotnie. Duży w tym udział moich respondentów. To dzięki nim udało się odtworzyć dzieje *Gryfa* począwszy od podpisania umowy ze stocznią Normanda w maju 1934 roku do chwili zatopienia okrętu na Helu przez lotnictwo Luftwaffe w trzecim dniu wojny.

Szczególnie niech wolno mi będzie złożyć podziękowanie (lub wyrazić słowa wdzięczności wobec osób już niestety nieżyjących, a które nie doczekały druku) pp. Zbigniewowi Jagusiewiczowi, Michałowi Majewiczowi, Kazimierzowi Kozińskiemu, śp. Antoniemu Ratajczakowi (podsunął mi pomysł napisania książki), śp. Jerzemu Pertkowi, Stanisławowi M. Piaskowskiemu, śp. Wiesławowi Krzyżanowskiemu, Alfredowi Piechowiakowi i Piotrowi Stanisławskiemu, jak również wszystkim pozostałym, za udzielenie wielu rad i wyjaśnień w trakcie opracowywania niniejszej publikacji.

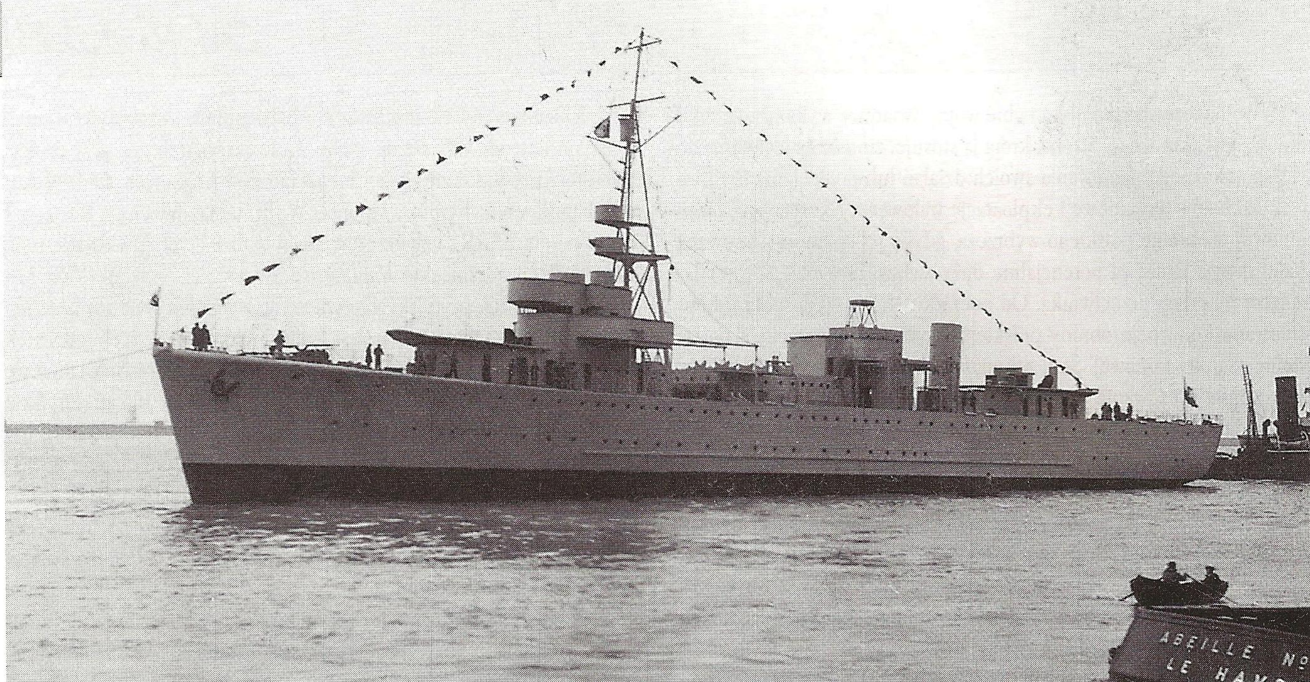
Nie mogę zapomnieć o pomocy pp. Jerzego Matysiaka z Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu, opiekuna Izby Pamięci Jerzego Pertka, jak również Andrzeja Suchcitza z Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie oraz redakcji „Naszych Sygnałów", organu prasowego Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie.

Dane osobowe (życiorysy) oficerów oparto m. in. na świetnej pracy „Kadry Morskie Rzeczypospolitej". Stopnie wojskowe i stanowiska osób opisywanych lub wzmiankowanych w tekście podano wyłącznie wg stanu na dzień bieżący.

I jeśli ta praca będzie odzwierciedleniem podjętego trudu i przyczyni się do zainteresowania tym ciekawym okrętem i jego losami, to cel przyświecający autorowi przy pisaniu będzie osiągnięty. Wszelkie uwagi i uzupełnienia proszę kierować bezpośrednio na mój adres: ul. Budowlanych 13 m. 25, 62-200 Gniezno.

Na koniec chciałbym podziękować p. Andrzejowi Jaskule, z-cy redaktora naczelnego dwumiesięcznika „Morza, Statki i Okręty" za wnikliwą i rzetelną ocenę mojej pracy, jej redakcję, jak również za wskazanie mi usterek, które usunąłem przed drukiem. Dziękuję także Piotrowi Jaskule za staranne przepisanie tekstu.

Moją wdzięczność kieruję pod adresem Wydawnictwa Magnum X za ostateczny kształt książki.



Stawiacz min *Gryf* w chwilę po zwodowaniu.

Zamówienie i budowa okrętu we Francji (1934-1938)

Idea budowy dużego stawiacza min

Mimo że istnienie odrodzonej polskiej Marynarki Wojennej datuje się od 28 listopada 1918 roku, za sprawą dekretu Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, to dopiero dwa lata później zapoczątkowano, przy bardzo skromnych możliwościach finansowych państwa (gdyby porównać do późniejszych nakładów inwestycyjnych na COP, rozbudowę Gdyni czy stworzenie w latach 1928-1933 Magistrali Węglowej łączącej Górny Śląsk z Gdynią), zakup pierwszych okrętów będących namiastką naszej floty wojennej na Bałtyku.

Ogrom pracy jaki został wykonany przy utworzeniu od podstaw rodzimego przemysłu okrętowego został zniweczony we wrześniu 1939 roku. W latach 1931-1933 Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej (WPMW) w Gdyni zbudowały dok pływający o nośności 350 ton, powiększony w roku 1937 do 500 ton. W tychże WPMW zrealizowano budowę trałowca ORP *Jaskółka* (wcielony do PMW 27 sierpnia 1935 r.), a także dwóch trałowców ulepszonego typu *Jaskółka*: OORP *Czapla* i *Żuraw* (oba wodowane 22 sierpnia 1938 r.). W 1936 roku zbudowano na potrzeby PMW bazę nurków ORP *Nurek*, projektu Mieczysława Filipowicza (w rzeczywistości projekt był autorstwa inż. Aleksandra Potyrały – przyp. red.). W latach 1937-1938 zbudowano holowniki *Kaper*, *Żeglarz* i *Mistrz*.

W Stoczni Gdyńskiej, która w marcu 1936 roku postawiona została w stan upadłości, dzięki nowym właścicielom podjęto budowę (położenie stępki 28 sierpnia 1938 r.) pierwszego polskiego pełnomorskiego statku handlowego *Olza*. Ósmego dnia wojny miała miejsce nieudana próba wodowania. Niemcy zwodowali kadłub dopiero w maju 1941 roku.

W 1934 roku Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) przystąpiło do budowy dość dużej, jak na warunki PMW, stoczni przy Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej (WPMW) w Gdyni, zdolnej do produkcji większych okrętów. Warsztaty te po wybudowaniu stoczni miały przekształcić się w Stocznię Marynarki Wojennej. Jednak ze względu na to, że budowa stoczni nie została do września 1939 roku ukończona, WPMW przejmowały również zlecenia na prace wykonywane przez powstającą stocznię. Same Warsztaty Portowe nie były jednak na szerszą skalę rozbudowywane.

Ukoronowaniem ww. wysiłków było zlecenie w pierwszej połowie 1939 roku WPMW (nie Stoczni Marynarki Wojennej!) w Gdyni budowy dwóch nowoczesnych niszczycieli typu *Grom* (przewidywano dla nich nazwy *Orkan* i *Huragan*). Do ich budowy przystąpiono w pierwszych dniach maja 1939 roku. Okrętów tych z oczywistych powodów nie udało się już ukończyć.

Dzięki staraniom i uporowi szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) komandora (od 1 stycznia 1931 r. kontradmirała) Jerzego Świrskiego, w latach 1927-1932 w stoczniach francuskich zbudowano dla PMW dwa bliźniacze niszczyciele OORP *Wicher* i *Burza* (ówcześnie określane jako «kontrtorpedowce», nazwą wywodzącą się z przełomu XIX i XX w.) oraz trzy podwodne stawiacze min OORP *Ryś*, *Wilk* i *Żbik*.

Decyzja o budowie okrętów w zaprzyjaźnionej Francji wynikała z daleko posuniętej współpracy obu państw. Polska miała zawarty sojusz wojskowy z Francją. Za główny powód należy uznać gwarancje naszego sojusznika na udzielenie wysokiej pożyczki, której płatność rozłożono na długoterminowe raty.

W 1932 roku w Kierownictwie Marynarki Wojennej powstał plan powiększenia floty o cztery nowoczesne trałowce[1] i duży stawiacz min.

[1] Według ówczesnej nomenklatury były to minowce typu *Jaskółka*, czyli także „ptaszki", ale nowe. W kolejności alfabetycznej były to OORP *Czajka*, *Jaskółka*, *Mewa* i *Rybitwa*. Później były jeszcze dwa, nieco ulepszonej wersji – OORP *Czapla* i *Żuraw*.

Gdy w pierwszym przypadku zamówienie miało być zrealizowane w kraju i według własnego projektu, to przyszły największy okręt bojowy II Rzeczypospolitej miał być zbudowany we Francji.

Dziwić należy się stronie polskiej, że nauczona brakoróbstwem francuskiego kontrahenta, mając za przykład budowę dwóch niszczycieli i trzech okrętów podwodnych, zdecydowała się po raz kolejny na... „sprawdzonego sojusznika", a nie podjęła kroków (rozsyłania ofert i przetargu) w wyszukaniu innych stoczni zachodnich. Sprawa o tyle była dziwna, że na początku lat 30. nastąpiło ochłodzenie sojuszu polsko-francuskiego, w związku z upadkiem prestiżu naszego partnera na arenie polityczno-wojskowej. Na dodatek wśród części naszej kadry oficerskiej padały głosy krytyki na temat sprawności francuskiego sprzętu i uzbrojenia (i to nie tylko w odniesieniu do Marynarki Wojennej). W kołach rządzących zaczęto rozumieć zbyt późno, że Francja stała się dla Polski monopolistą w dostawach okrętów wojennych[2]. Francuzi stali się jeszcze bardziej podejrzliwi, gdy w dniu 26 stycznia 1934 roku doszło do podpisania polsko-niemieckiej deklaracji o niestosowaniu przemocy. Przy jednoczesnym odejściu od współpracy z Francją szukano zbliżenia z Wielką Brytanią.

Dla nikogo nie było tajemnicą, że natychmiastowy odwrót od wszystkiego co francuskie, jest praktycznie niemożliwy. Pierwszym krokiem w nieskładaniu zamówień na okręty wojenne we Francji była budowa w kraju przyszłych czterech (a potem jeszcze dwóch) trałowców. Mimo tych zmian sami Francuzi okazywali jednak duże zainteresowanie współpracą ekonomiczną z naszym krajem i gotowi byli udzielić wysokiej pożyczki na dalsze unowocześnienie i modernizację polskiego przemysłu zbrojeniowego.

Sojuszowi polsko-francuskiemu poświęcono jeszcze budowę stawiacza min, co w tych okolicznościach nie było tylko gestem „przyzwoitości". Z drugiej strony, już później żaden polski okręt nie został zbudowany we Francji, co nie znaczy jednak, że nie było dalszych zamówień. W październiku 1938 r. doszło jeszcze do podpisania umowy polsko-francuskiej na budowę dwóch okrętów podwodnych zbliżonych do *Orła*. Realizację zamówienia zlecono stoczni Normanda! W rzeczywistości wykonawcą drugiej jednostki – jako poddostawca – miała być stocznia Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes (która w latach 1927-1931 zbudowała subkontraktowany od Normanda okręt podwodny ORP *Ryś*). Francuzi zobowiązali się dostarczyć pierwszy okręt na przełomie lat 1940-1941. Wybuch wojny zatrzymał budowę.

Korzystniejsze oferty proponowane przez stocznie brytyjskie czy holenderskie (przy zamówieniach niszczycieli typu *Grom* i okrętów podwodnych typu *Orzeł*), a także zmiany orientacji w polityce naszego Ministerstwa Spraw Zagranicznych – o czym wspomina publicysta i historyk Stanisław Cat-Mackiewicz, zamknęły ostatecznie (poza wzmiankowanymi wyżej dwoma jednostkami ulepszonego typu *Orzeł*) długi etap współpracy PMW ze stroną francuską. W owym czasie jednak pomoc finansowa Francji miała duże znaczenie. Z końcem 1935 roku Polska otrzymała kredyt w wysokości 50 mln franków. Kolejna pożyczka – z września następnego roku – była o wiele większa.

Oto co na temat francuskiej pomocy finansowej w roku 1936 pisał po kilku latach wspomniany Stanisław Cat-Mackiewicz:

> *Szóstego września 1936 r. w Rambouillet, letniej rezydencji Prezydenta Francji, podpisano układ o pożyczce wojennej dla Polski. Według tego układu, miała ona wynosić dwa miliardy franków, ale ponieważ w trzy tygodnie później, bo dn. 28 września 1936 r. nastąpiła dewaluacja franka, a więc kwotę tę odpowiednio powiększono*[3]*. Z tej sumy połowę, a więc jeden miliard miała nam Francja pożyczyć w towarze tzn. w broni, w sprzęcie wojennym i w maszynach do fabryk zbrojeniowych, drugi miliard gotówką, z tego 400 milionów jako transzę pożyczki dla polsko-francuskiego towarzystwa kolei Śląsk-Bałtyk*[4]*, 200 milionów na budowę fabryk zbrojeniowych w Polsce, wreszcie 400 milionów do wolnej dyspozycji Skarbu Państwa na cele wojskowe. Pożyczka ta została przez Francuzów wykonana w części gotówkowej. Gorzej było z częścią towarową, okazało się, że fabryki nie są w stanie wykonać naszych zamówień, ze względu na upadek przemysłu zbrojeniowego, panujący tam rozgardiasz i powtarzające się strajki pracownicze. Zresztą częściowo dostarczanie nam broni, sprzętu i maszyn było w latach 1937 i 1938 bojkotowane i utrudniane przez francuskie czynniki wojskowe, ze względu na to, że polska polityka zagraniczna szła zupełnie w innym kierunku, niż się tego Francuzi, w chwili podpisania układu, w Rambouillet spodziewali.*


Nowy gmach Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie znajdujący się przy ul. Wawelskiej.

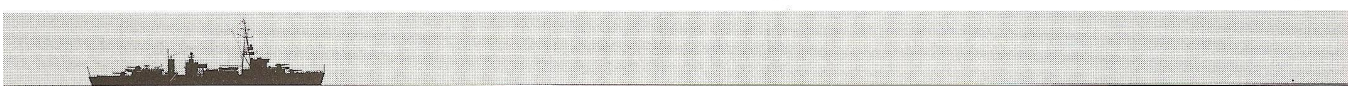
Idea budowy dużego stawiacza min o wyporności ponad 2000 ton była związana w przewidywaniem przyszłego konfliktu zbrojnego, a tym samym ewentualnością zagrożenia polskiego pasa nadmorskiego. Baterie lądowe były zbyt słabe, by powstrzymać nieprzyjacielskie okręty na wypadek ataku z morza. Przekonywano sceptyków, że przy udziale nowoczesnego stawiacza min i dywizjonu trałowców, a także przy pomocy pozostałych sił morskich i lotnictwa morskiego uda się wykonać blokadę (dokładniej zagrodę defensywną – przyp. red.), która uniemożliwiałaby przedarcie się okrętów wroga w rejon umocnień lądowych.

Jeszcze w 1925 roku utworzono Obszar Warowny Gdynia (OWG) i wchodzące w jego skład Kierownictwo Fortyfikacji, mające na celu przygotowanie planów jego obrony oraz podjęcie prac fortyfikacyjnych,

[2] Później się to zmieniło i dla całego dwudziestolecia międzywojennego dla PMW zbudowano we Francji ok. 52 procent ogólnego tonażu okrętów, gdy tymczasem w Anglii 27 procent, Holandii ok. 14 procent, zaś w kraju zaledwie 7 procent.

[3] Po dewaluacji suma ta wynosiła 2,600 miliarda franków francuskich.

[4] Dokładna nazwa: Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe S.A. z siedzibą w Paryżu – przyp. red.



które zamierzano ukończyć w przeciągu najbliższych 10 lat. W założeniach planu obronnego była budowa umocnień dających osłonę Gdyni od strony lądu i morza. Hel tymczasem planowano wyposażyć w artylerię nadbrzeżną i inne środki walki przeciwko flocie nieprzyjaciela. W następnych latach po utworzeniu OWG (w 1928 r. doszło do jego likwidacji i od tej pory wszelkie sprawy związane z obronnością Wybrzeża podlegały dowódcy Floty) nastąpiły zmiany poglądów na organizację tejże obrony.

Po okresie teoretycznych projektów na temat obrony Wybrzeża, w latach 1930-1933, w miarę możliwości finansowych państwa, ich realizacja przybrała realne kształty. Na Kępie Oksywskiej ustawiono baterię nadbrzeżną złożoną z dwóch przestarzałych armat kal. 100 mm francuskiej firmy Canet. Wokół portu w Gdyni umieszczono cztery baterie artylerii przeciwlotniczej, z lokalizacją na Kępie Oksywskiej, na Grabówku i w Redłowie. W 1932 roku każda z tych baterii dysponowała dwoma armatami kal. 75 mm i dwoma ciężkimi karabinami maszynowymi (w 1933 r. otrzymały one łączną nazwę – 1 Morski Dywizjon Artylerii Przeciwlotniczej). Oprócz tego, w 1931 roku powstał 1 Morski Batalion Strzelców z miejscem stacjonowania w Wejherowie.

W kwietniu 1933 roku, utworzono Dowództwo Obrony Wybrzeża Morskiego (DOWM), którego dowódcą został kmdr dypl. Stefan Frankowski. Podlegały mu: 1 Morski Dywizjon Artylerii Przeciwlotniczej, 1 Morski Batalion Strzelców, Szefostwo Fortyfikacji Wybrzeża Morskiego, a także inne formacje z rejonu Gdyni i Helu. Komandorowi Frankowskiemu przypadł obowiązek przygotowania Wybrzeża do obrony zarówno od strony lądu, jak i morza. Odniosło się to również do Półwyspu Helskiego (zw. też Mierzeją Helską lub półwyspem Hel).

Podczas prac inwestycyjnych na Helu, w latach 1933-1934 ustawiono od strony pełnego morza dwie baterie nadbrzeżne, każda złożona z dwóch armat polowych kal. 105 mm (tzw. bateria „duńska" nr 12, a potem nr 33 bliżej Helu i bateria „grecka" nr 11, późniejsza nr 32 bardziej na północ od niej, po drugiej stronie Góry Szwedów, najwyższego wzniesienia na półwyspie). Dodatkowym wsparciem dla Helu było pozyskanie w połowie 1935 roku czterech nowoczesnych armat kal. 152,4 mm L/55 Boforsa (strzelających pociskami o masie 47 kg), które podczas walki we wrześniu 1939 roku pokazały swą wielką przydatność. Bateria ta – oznaczana wpierw jako nr 1, potem nr 31 (Cyplowa) – otrzymała na przełomie lat 1936/37 imię Heliodora Laskowskiego.

Czerwiec 1935 roku przyniósł zmianę w działalności dotychczasowych baterii nadbrzeżnych, z których utworzono Dywizjon Artylerii Nadbrzeżnej (DAN). Dywizjon dysponował czterema ww. armatami kal. 152,4 mm, czterema armatami kal. 105 mm i dwoma armatami kal. 100 mm. Na jesieni tamtego roku rozpoczęto formowanie 2 Morskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej. Zakończono je wiosną roku następnego. Formacja ta miała na stanie trzy dwudziałowe baterie armat plot. kal. 75 mm, pluton przeciwlotniczych karabinów maszynowych i pluton łączności. Zadaniem 2 MDAP była obrona przeciwlotnicza bazy helskiej.

Na Helu utworzono początkowo Dowództwo Odcinka Wybrzeża Morskiego, które następnie przekształcono w Dowództwo Rejonu Umocnionego (DRU). W listopadzie 1937 roku dowódcą Rejonu Umocnionego Hel (RUH) został ówczesny kmdr por. Włodzimierz Steyer (obowiązki objął 1 marca 1938 r.).


W 1933 r. kmdr por. inż. Aleksander Rylke został przewodniczącym komisji, rozpatrującej ofertę francuskiej stoczni Normanda.

Największą bolączką na Wybrzeżu była obrona lądowa. Mimo że w 1937 roku przystąpiono do formowania 2 Morskiego Batalionu Strzelców, z lokalizacją na Wzgórzach Redłowskich, jak również Morskiej Brygady Obrony Narodowej, niewiele się w tej kwestii zmieniło. Sytuacja uległa pewnej poprawie wiosną 1939 roku, gdy zaczęto, na miarę możliwości, wzmacniać obronność Wybrzeża. Owe dwa bataliony strzelców morskich przemianowano w dwubatalionowe Pułki Strzelców Morskich. Powołano do życia trzy rezerwowe bataliony piechoty, a z armat sprowadzonych m.in. z Flotylli Rzecznej MW w Pińsku (tak od 17 października 1931 r. nazywała się dotychczasowa Flotylla Pińska) utworzono w Gdyni Morski Dywizjon Artylerii Lekkiej. Z nastaniem lata trwały prace nad wzmocnieniem Kępy Oksywskiej, Helu (sprowadzono batalion Korpusu Ochrony Pogranicza „Sienkiewicze" z Polesia, po pełnym sformowaniu zwany „Hel"), a obrona przeciwlotnicza otrzymała dodatkowo osiem działek plot. kal. 40 mm oraz dziesięć cekaemów.

W związku z reorganizacją, uległ zmianie sam system dowodzenia. W lipcu 1939 roku w miejsce dotychczasowego (od 1933 r.) Dowództwa Obrony Wybrzeża Morskiego utworzono Dowództwo Morskiej Obrony Wybrzeża (MOWyb) i Dowództwo Lądowej Obrony Wybrzeża (LOWyb). Dowódcy MOWyb, kmdrowi dypl. Frankowskiemu, zostały podporządkowane: Rejon Umocniony Hel i okręty do obrony Wybrzeża. Były to, po odejściu do Wielkiej Brytanii w ramach operacji «Peking» (wg ówczesnej pisowni; obecnie, ex post nazywana operacją 'Pekin') trzech niszczycieli, o czym zadecydowano później, niszczyciel *Wicher*, stawiacz min *Gryf*, pięć okrętów podwodnych, sześć trałowców typu *Jaskółka* oraz kanonierki *Generał Haller* i *Komendant Piłsudski*. W dniu 23 lipca 1939 roku dowódcą LOWyb został płk Stanisław Dąbek. Podlegały mu wszystkie jednostki lądowe (poza Helem); odpowiadał też za przygotowanie Wybrzeża do obrony od strony lądu.

Wspomniani wyżsi oficerowie Frankowski i Dąbek podlegali dowódcy Floty, kontradm. Józefowi Unrugowi, który od 10 grudnia 1938 roku był jednocześnie dowódcą Obszaru Nadmorskiego.

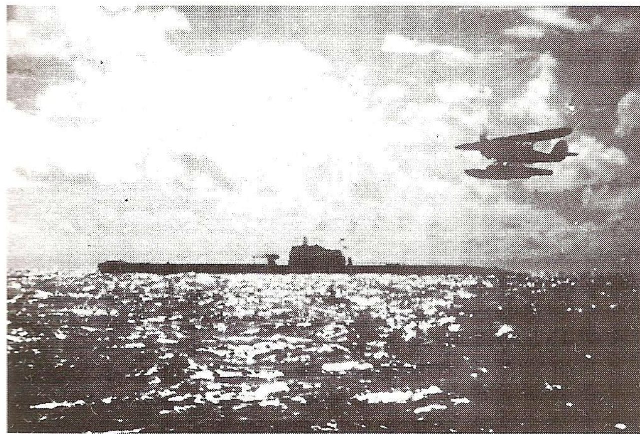
Wróćmy jednak do czasu, gdy w KMW rodziła się wizja dużego bojowego stawiacza min. W tamtych latach baterie lądowe były zbyt słabe (wojna obronna 1939 r. – mimo posiadania od II połowy lat 30. baterii cyplowej z 4 armatami kal. 152,4 mm – dowiodła to najlepiej), aby na wypadek ataku z morza powstrzymać nieprzyjacielskie okręty. Przekonywano sceptyków, że przy udziale nowoczesnego stawiacza min i dywizjonu trałowców (zw. ówcześnie minowcami), a także przy pomocy pozostałych sił morskich i lotnictwa morskiego uda się wykonać blokadę (autor ma tu na myśli oczywiście zagrodę defensywną – przyp. red.), która uniemożliwiałaby przedarcie się okrętów wroga w rejon umocnień lądowych.

Za realizacją budowy tak dużego okrętu stała w pierwszej połowie lat 30. w pewnym sensie idea dysponowania przez PMW jednostką wojenną, nawiązującą do programu rozbudowy rodzimej floty z lat 20. To wówczas w ramach floty „wielkiego morza" rozpatrywano posiadanie okrętów liniowych i krążowników. W jakimś stopniu ten sentyment spadł właśnie na przyszłego *Gryfa*.

Przewodniczącym powołanej w 1933 roku komisji, która miała rozpatrzyć ofertę prywatnej stoczni francuskiej Ateliers et Chantiers Augustin Normand w Hawrze[5], wyznaczony został kmdr por. inż. Aleksander Rylke. W 1933 roku został on mianowany kierownikiem Wydziału Budowy Okrętów w Służbie Technicznej Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie.

---

[5] Stocznię Normanda założono w 1728 r. w Honfleur, ale w 1816 r. przeniesiono do Hawru (Le Havre). Miała sześć pochylni (na ok. 3000 ton i mniejsze) i mogła budować okręty wojenne, handlowe, rybackie, jachty i łodzie oraz maszyny parowe, kotły i silniki spalinowe. Stocznia dysponowała kadłubowniami, trasernią, modelarnią, stolarnią, kotlarnią, silnikownią, spawalnią, maszynownią, magazynami, szkołą, biurami i obiektami socjalnymi.



Okręt podwodny *Wilk* i wodnosamolot *Lublin R-XIII* z MDLot-u podczas ćwiczeń w Zatoce Gdańskiej. Podwodny stawiacz min został zbudowany w stoczni Normanda (1927-1931), tej samej, w której powstał przyszły ORP *Gryf*.

Jedynie względy natury politycznej, o których już pisałem, sprawiły, że właśnie tej francuskiej stoczni zlecono budowę stawiacza min. Możliwość uzyskania wysokiej pożyczki przez Polskę na cele wojskowe rozpatrywano m.in. przez pryzmat złożenia zamówienia na wspomniany okręt wojenny. Pewna grupa członków rządu francuskiego miała bowiem swoje akcje w stoczni Normanda.

Ósmego kwietnia 1933 roku, na wniosek kontradm. Jerzego Świrskiego, minister spraw wojskowych, którym był wówczas marszałek Józef Piłsudski, powołał kmdra por. Karola Korytowskiego (od 23 maja 1929 do kwietnia 1933 r. był on komendantem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu) na stanowisko szefa Sztabu KMW (poprzednio szefem Sztabu KMW był od 13 maja 1929 do 4 kwietnia 1933 r. kmdr dypl. Stefan Frankowski; należy się tu jednak uwaga, że Frankowski został w 1932 r. zawieszony z powodu znalezienia nie zabezpieczonych dokumentów). Korytowski objął nowe stanowisko 8 kwietnia.

Jak zauważa inż. Aleksander Potyrała będący, w latach 1930-1934, kierownikiem technicznym Stoczni Modlińskiej Państwowych Zakładów Inżynierii:

> *(...) według ogólnej opinii koncepcja okrętu* Gryf, *który miał w sobie jednocześnie walory stawiacza min o dalekim zasięgu i okrętu szkolnego artyleryjskiego była dzieckiem komandora Korytowskiego. Powiedzmy to otwarcie, było to dziecko nieudane.*

Podpisanie umowy

W dniu 11 maja 1934 roku doszło do podpisania umowy na budowę stawiacza min. Aktu tego dokonał kontradm. Świrski w imieniu rządu polskiego. Stronę francuską reprezentował dyrektor stoczni inż. Ferdinand Fenaux (znany projektant podwodnych stawiaczy min systemu Normand-Fenauxa). Budowę okrętu zlecono prywatnej stoczni Ateliers et Chantiers Augustin Normand w Hawrze, która wcześniej zbudowała dla PMW okręt podwodny *Wilk* (dwie pozostałe jednostki serii powstały subkontraktowane gdzie indziej, u podwykonawców: *Ryś* został zbudowany w Nantes przez Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire, zaś *Żbika* zrealizowała Chantiers Navals Français w Caen). Już samo powierzenie budowy stawiacza min stoczni Normanda było dużym nieporozumieniem. Stocznia ta nie miała dotychczas żadnych doświadczeń w realizacji zamówień tego rodzaju. W okresie swojej działalności wyspecjalizowała się głównie w budowie okrętów podwodnych. Umowę zawarto mimo krytycznej oceny wspomnianego *Wilka*, a zwłaszcza jego wartości taktyczno-technicznych.

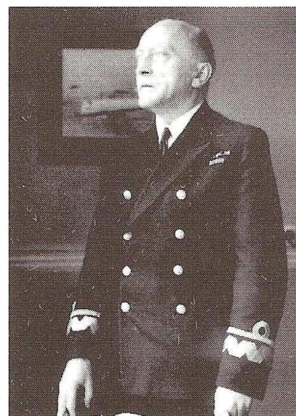
Ciekawostką jest, że na budowę stawiacza min nie było żadnego przetargu, a stocznia Normanda zdobyła zlecenie nie musząc z nikim konkurować!

Jednym z inżynierów, który w 1934 roku został oddelegowany do Francji, był Mieczysław Filipowicz (Filipowicz inżynierem został dopiero po wojnie; przed 1939 r. był technikiem – przyp. red.), tak wspominający stocznię w Hawrze:

> *Stocznia Normanda nie należała do rzędu wielkich, jak na przykład stocznie Schichaua w Gdańsku, Elblągu i Królewcu*[6]. *W Hawrze nie było warunków do rozbudowy stoczni, ponieważ powierzchnia przeznaczona na hale fabryczne, pochylnie, warsztaty i magazyny była zbyt mała. Wszędzie panowała ciasnota. Gdy położono stępkę pod kadłub* Gryfa (14 listopada 1934 roku – przyp. M.B.), *dziobnica nie mieściła się i dlatego musiano zburzyć trzypiętrową kamienicę. Najważniejszą jednak przyczyną braku ekspansji stoczni było jej położenie. Teren stoczni oddzielony był od morza ulicą, która przebiegała wzdłuż brzegu morza. Ulica ta była ważną i ruchliwą arterią portowego miasta, a wodowanie [okrętu] wymagało zamknięcia na niej ruchu. W miejscu, gdzie przechodziły tory spustowe pochylni, był zbudowany zwodzony most. Różnica pływów sięgała 7 m. Brzeg w tym miejscu nie był stromy i wpadająca woda odsłaniała plażę na odległość 150 m. W czasie przypływu, przy maksymalnym poziomie, otwierano wrota, jak w suchym doku i wodowano okręt. Każde wodowanie było więc zbyt skomplikowane, kosztowne i niebezpieczne.*

Podobną opinię o stoczni wyraził kmdr ppor. inż. Roman Somnicki, będący od 3 grudnia 1934 roku, przewodniczącym Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów we Francji:

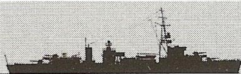
> *Jej usytuowanie było takie, że nie mogła budować wielkich okrętów, ponieważ leżała nad plażą i nie miała stałej pochylni. Tory spustowe układano prowizorycznie przed każdym spuszczeniem okrętu na wodę poprzez plażę podczas odpływu tak daleko w morze, jak na to odpływ pozwalał. Stocznia ta wykonywała poza robotami kadłubowymi, silniki spalinowe wg licencji angielskiej Vickersa, oprócz tego łodzie i jachty, resztę zaś zamawiała na zewnątrz, zajmując się jedynie montażem.*



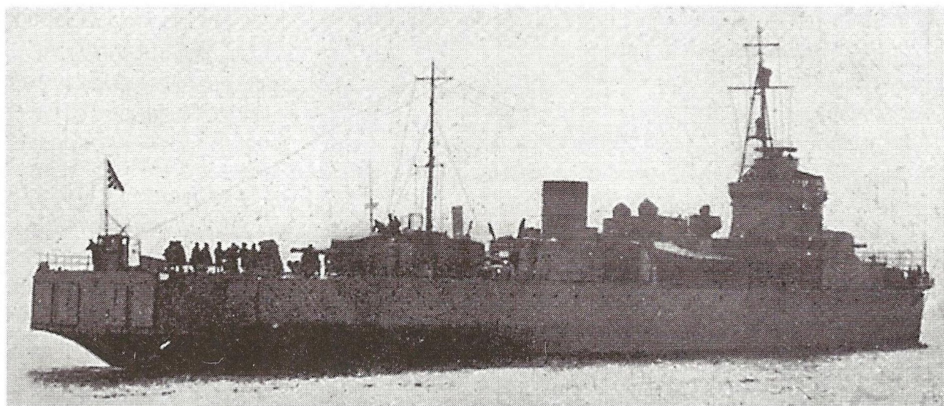
Komandor por. Karol Korytowski (1892-1966). W latach 30. na stanowisku szefa Sztabu KMW; w maju 1945 r. otrzymał awans na kontradmirała, z tego też roku pochodzi niniejsza fotografia. Stawiacz min *Gryf* był jego „dzieckiem".

Umowa przewidywała budowę stawiacza min o wyporności normalnej 2227 ton za kwotę 32 936 000 franków francuskich, co stanowiło równowartość około 9 350 000 złotych (wg notowań giełdy warszawskiej z 1932 r. 100 fr.fr. = 35,05 zł, ale już w 1938 r. tylko 15,31 zł – przyp. M.B.). Wydatki poniesione na budowę *Gryfa* pochodziły z pożyczki finansowej jakiej udzielono Polsce podczas spotkania, wówczas jeszcze w randze gen. broni, Edwarda Rydza-Śmigłego w dniu 6 września 1936 roku na zamku Rambouillet. Jest zadziwiające, że w kwestii umowy pożyczkowej zabrakło kontradm. Świrskiego z ramienia Polskiej Marynarki Wojennej. W kosztach tych nie mieściły się jednak wydatki związane z częściowym wyposażeniem okrętu przez producentów polskich i dostawą artylerii okrętowej zamówionej osobno przez Polskę w szwedzkiej firmie A.B. Bofors. Całkowity koszt, podliczony przez KMW, zamknął się sumą 13 313 675 złotych (tymczasem koszt niszczycieli *Grom* i *Błyskawica* wyniósł po 13 705 986 zł za każdy z obu okrętów).

[6] Filipowicz się myli. Należąca do zakładów „Union" stocznia w Królewcu, przejęta przez Schichaua w latach 30., nie należała wtedy do wielkich. Powiększyła się ona dopiero w czasie II wojny światowej, kiedy dostała liczne zamówienia, m.in. ze strony Kriegsmarine. Obecnie jest to wielka stocznia „Jantar" w Kaliningradzie, budująca okręty desantowe oraz fregaty i niszczyciele rakietowe.

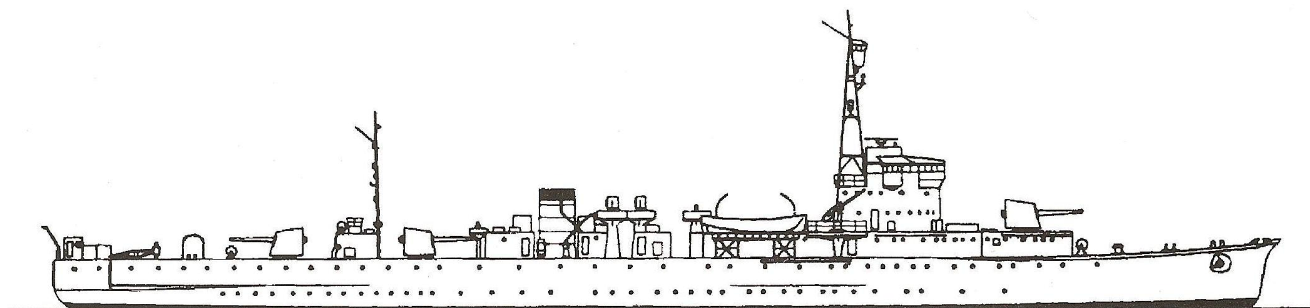


Projekt stawiacza min przygotowany przez Kierownictwo Marynarki Wojennej (ciekawe kto go formalnie firmował? – pyt. red.) był dość nietypowy i odbiegał od innych jednostek tej klasy będących we flotach zagranicznych. Jak to napisał jeden z naszych historyków, w sylwetce tego naszego największego okrętu bojowego, brakowało linii, tak charakterystycznych dla niszczycieli.



Japoński stawiacz min *Itsukushima* w 1930 r. widziany od rufy. Fotografia z rocznika flot „Jane's Fighting Ships".

Okrętem zagranicznym, najbardziej podobnym do *Gryfa*, był zbudowany nieco wcześniej, bo w latach 1928-1929, japoński stawiacz min *Itsukushima*. Miał on bardzo podobny kadłub, sylwetkę i zbliżone dane taktyczno-techniczne: wyporność standardową 1970 t, wyporność na próbach 2047 t, długość na linii wodnej 104 m, szerokość 11,8 m, zanurzenie 3,2 m, 3 armaty kal. 140 mm, 2 armaty plot. kal. 76 mm, 300 min,



Sylwetka japońskiego stawiacza min *Itsukushima* z lat 1928-1929, który był bardzo podobny do ORP *Gryf* i mógł być dla niego okrętem wzorcowym.

napęd trójśrubowy silnikami wysokoprężnymi o łącznej mocy 3000 KM, prędkość 17 w., załoga 235. Inspiracją do jego budowy był brytyjski krążownik minowy *Adventure* (zbud. 1922-1927). *Itsukushima* był pierwszym japońskim okrętem nawodnym o napędzie wysokoprężnym; oprócz swej podstawowej funkcji przystosowany był do stawiania sieci. Można zaryzykować twierdzenie, że mógł być on okrętem wzorcowym dla naszego *Gryfa*[7].

Według umowy ORP *Gryf*[8] miał mieć następujące dane taktyczno-techniczne:

- wyporność normalna 2227 ton;
- długość całkowita 103,2 m;
- największa szerokość na linii wodnej 13,1 m;
- średnie zanurzenie (czyli mierzone na śródokręciu) 3,6 m;
- wysokość metacentryczna[9] przy normalnym obciążeniu (wyporności) 0,900 m ;
- łączna moc głównych silników napędowych 6000 KM;
- śruby napędowe (każda po 3 płaty) 2;
- prędkość maksymalna 20 węzłów;
- normalny zapas paliwa 100 ton;
- zapas paliwa (całkowity) przy pełnej wyporności okrętu 310 ton;
- zasięg pływania przy prędkości 14 węzłów ok. 9500 mM;
- uzbrojenie 6 armat kal. 120 mm L/50 firmy Bofors (2 działa pojedyncze i 2 dwulufowe, nierozprzęgane), 3 szybkostrzelnych działek plot. kal. 40 mm firmy Bofors 2 podwójnie sprzężonych najcięższych karabinów maszynowych kal. 13,2 mm L/76 firmy Hotchkiss; 300 (maks. 600 – przyp. red.) kotwicznych min morskich wzór 08.

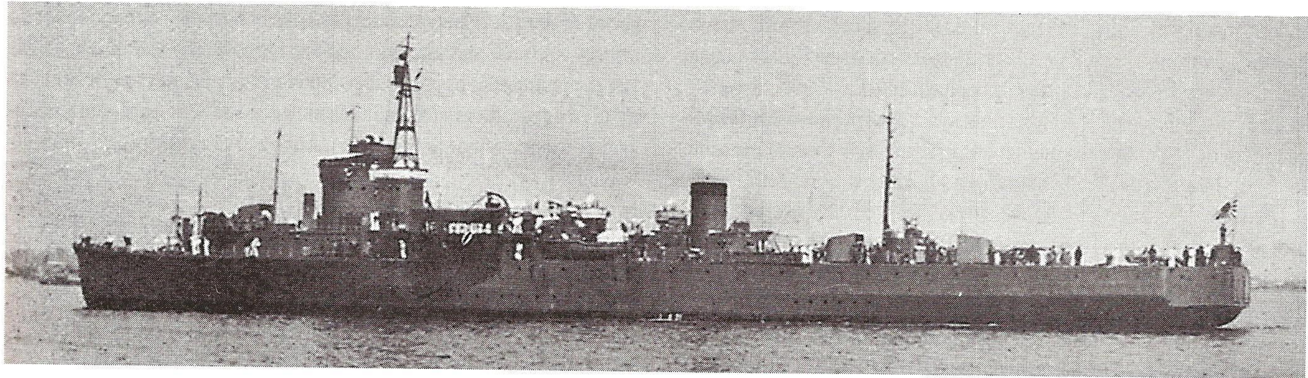
Zaprojektowanie okrętu o tak dziwnych kształtach, wyposażenie go w artylerię (6 armat kal. 120 mm), odpowiadającą uzbrojeniu niszczycieli, a także jego wielofunkcyjność (o czym dalej), musiało obniżyć realną wartość bojową *Gryfa*. Załoga liczyć miała 205 osób. Do tego miała istnieć możliwość zaokrętowania dalszych 100 ludzi (podchorążych) na czas rejsów szkoleniowych. Nie zapomniano również o pomieszczeniach reprezentacyjnych (luksusowa mesa i kabiny). W KMW uważano, że posiadanie nowego dużego stawiacza min jest koniecznością, ze względu na potrzebę zaminowania za jednym wyjściem dużego obszaru morskiego[10]. Istotnie na *Gryfie* było stanowisk na 300 min wz. 08 w komorze minowej mieszczącej się na dwóch międzypokładach rufowych. Osiem torów połączonych z pokładami rufowymi (górnym zewnętrznym i głównym, znajdującym się pod nim, wewnątrz kadłuba) czterema wyciągami klatkowymi (rodzaj wind), którymi można było dostarczyć miny w kierunku stanowisk zrzutu. Dodatkowo można było pomieścić jeszcze 300 min. Otóż na górnym (zewnętrznym) pokładzie rufowym zamontowano dodatkowo

[7] Czy tak było w rzeczywistości – nie wiadomo, brak bowiem potwierdzenia w dokumentach. Trzeba by dotrzeć do wspomnień francuskich projektantów i konstruktorów zaangażowanych w pracy nad *Gryfem* (niekoniecznie publikowanych).

[8] Zarządzeniem M.S. Wojskowych Nr 7 z 17 września 1934 r., poz. 128, stawiaczowi min budowanemu we Francji nadano nazwę *Gryf*.

[9] Wysokość metacentryczna jest miernikiem początkowej stateczności statku lub okrętu przy małych kątach przechyłu. W przypadku dużej wysokości metacentrycznej jednostka pływająca jest sztywna, tzn. że po przechyle wraca gwałtownie do położenia równowagi, co bardzo wpływa na osłabienie jej konstrukcji i pogarsza samopoczucie ludzi; w sytuacji małej wielkości metacentrum występuje kołysanie łagodne, ale w razie awarii statek (okręt) narażony jest na utratę stateczności i przewrócenie się; wysokość metacentryczna na okrętach wojennych wynosi 0,7-2,5 m.

[10] Kmdr por. Walter Pater, red. nacz. „Przeglądu Morskiego", stwierdził w rozmowie ustnej (1998 r.), że *Gryf* mógł służyć również do zaminowania Zatoki Fińskiej 600 minami na wypadek wojny z ZSRR – przyp. red.

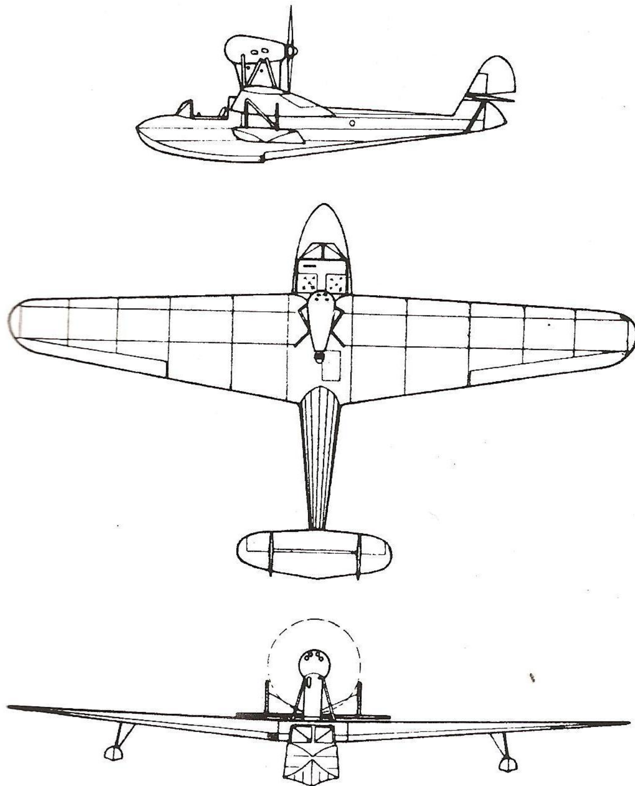


Widok boczny japońskiego stawiacza min *Itsukushima* w 1930 r. Zamieszczone w roczniku flot „Jane's Fighting Ships" zdjęcia mogli znać polscy i francuscy twórcy *Gryfa*, a okręt ten mógł być dla nich inspiracją.

wzdłuż burt łącznie cztery tory minowe. Tak obciążona jednostka – 600 min × 600 (500?) kg = 360 000 (300 000?) kg – była narażona na posiadanie niekorzystnych właściwości żeglugowych (tym bardziej, że miałaby wysoko położony środek ciężkości).

Zainstalowanie tak silnej artylerii na przyszłym stawiaczu min było posunięciem dość ryzykownym. W przypadku tej klasy okrętu pomysł taki wydawał się dyskusyjny, ale czyniono tak we flotach mających nowo budowane stawiacze min, a poza tym armaty te wykazały swą przydatność we wrześniu 1939 roku. Wykorzystanie stawiacza min jako jednostki uniwersalnej („minowo-artyleryjsko-szkolnej") zmusiło projektantów i konstruktorów do opracowania planu, by cały główny pokład rufowy (wewnątrz kadłuba) przeznaczony na miny, częściowo przystosować na pomieszczenia dla podchorążych ze starszego rocznika. Ta reorganizacja spowodowała konieczność wykonania wszystkich torów minowych i obrotnic zdejmowanych, które w tych okolicznościach stały się ciężkie i skomplikowane.

Siłą rzeczy zwiększeniu uległy też pomieszczenia przeznaczone na umywalnie, toalety, kuchnie, magazyny żywności, itp.



Wodnosamolot Nikol A-2.

Wg Z. Jackiewicz, Wodnosamoloty

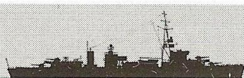
Ponieważ budowany u Normanda *Gryf* miał być największą jednostką bojową w ówczesnej PMW (większy od niego był tylko hulk *Bałtyk*), wyznaczono mu – o czym wspomniano – rolę okrętu reprezentacyjnego z możliwością przyjmowania dostojników państwowych. W tej sytuacji przewidziano odpowiednie pomieszczenia dla dygnitarzy (dzisiaj byśmy napisali «VIP-ów») – luksusową mesę i kabinę admiralską.

Dla szkolenia praktycznego podchorążych ze starszego rocznika SPMW i słuchaczy specjalnych kursów nawigacyjnych, na *Gryfie* wybudowano specjalny pomost nawigacyjny (mostek środkowy, na którym stała wieżyczka reflektora, zwana w żargonie „kapliczką") z kompletnym nowoczesnym wyposażeniem. Tym sposobem podchorążowie mogli podczas przyszłych długich rejsów prowadzić niezależną nawigację szkolną. Wygodne pomieszczenia dla kilkudziesięciu przyszłych oficerów uzyskiwano dość łatwo przez zamianę międzypokładów przeznaczonych na przechowywanie min (wystarczyło usunąć tory minowe). Wykładowcom na ten czas przydzielano kabiny reprezentacyjne. Działania wojenne powodowały, że na *Gryfie*, który miał szkolić kadrę PMW, nigdy nie doszło do choćby jednego dłuższego rejsu z większą liczbą podchorążych.

Ostatnim pomysłem – nie zrealizowanym – była propozycja zainstalowania na okręcie wyrzutni katapultowej dla wodnosamolotu Nikol A-2. Na szczęście od koncepcji montażu katapulty odstąpiono. Wspomnijmy tylko, że ów projekt bardzo interesował władze wojskowe, które rozpatrywały wykorzystanie jednosilnikowej szkolno-łącznikowej amfibii projektu i konstrukcji młodego polskiego inżyniera, Jerzego Nikola do bazowania na okrętach wojennych[11]. Gdy 4 marca 1939 roku wykonano na niej pierwsze loty (był to prototyp wyprodukowany w warsztatach MDLot-u w Pucku), odstąpiono zrazu od pomysłu, wyrażając jedynie zainteresowanie do szkolenia i patrolowania w eskadrze rzecznej Flotylli Pińskiej. W rzeczywistości i te zamiary nie zostały spełnione (ponadto *Gryf* był już zbudowany i trzeba by go ewentualnie przebudowywać). Wspomniane wyżej wymagania odbiły się w sposób negatywny na ograniczeniu miejsca przewidzianego na siłownię, co obniżyło moc silników napędowych, a w rezultacie prędkość okrętu.

Wróćmy jeszcze do samej kwestii umowy polsko-francuskiej. Uzgodniono, że część wyposażenia dla okrętu będzie pochodziła z Polski. Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej (WPMW) w Gdyni otrzymały zlecenie na budowę motorówki i siedmiu łodzi wiosłowych. Dodatkowo krajowi producenci przyjęli zamówienia m.in. na zespoły prądotwórcze, kable elektryczne, sprężarkę, automatyczną centralę telefoniczną oraz całą armaturę wodoszczelną. Produkcję dwóch agregatów elektrycznych powierzono fa-

[11] Nikol A-2 miała być jednosilnikową, dwumiejscową amfibią w układzie łodzi latającej o konstrukcji drewnianej. Do napędu wykorzystano chłodzony wodą silnik rzędowy De Havilland *Gipsy Major* o mocy 120 KM (88 kW). Przy prędkości 150 km/h wodnosamolot mógł pokonać dystans 600 km. Do 1939 r. wyprodukowano tylko jeden prototyp łodzi latającej.



bryce państwowej PZInż. „Ursus". W skład agregatu wchodziły: trzycylindrowy dwusuwowy silnik wysokoprężny (diesel) o mocy 195 KM i prądnica o mocy 125 kW prądu stałego o napięciu 120-123 V.

W przypadku zamówienia na motorówkę i łodzie, gdyńskie WPMW zobowiązały się dostarczyć komplet łodzi okrętowych: dwie łodzie motorowe o wymiarach 8,00 × 2,35 m (każda z silnikiem o mocy 25 KM), dwie łodzie dziesięciowiosłowe 8,00 × 2,20 m, dwie łodzie sześciowiosłowe 6,10 × 1,80 m, jedną motorówkę typu łodzi sześciowiosłowych, jedną jolkę czterowiosłową 3,10 × 1,48 m i jedną łódź płaską (zapotrzebowanie nie obejmowało trzech tratw ratunkowych).

Według specyfikacji okrętu obie łodzie sześciowiosłowe miały być umieszczone na żurawikach na dziobowej stronie nadbudówki z przeznaczeniem na łodzie ratunkowe. Pozostałe łodzie umieszczono na nadbudówce środkowej, oraz przy burtach okrętu na kozłach. Łodzie były opuszczane i podnoszone przy pomocy dwóch zastrzałów, czyli urządzeń dźwigowych złożonych z konstrukcji nośnej i mechanizmu do podnoszenia transportowego ładunku, zawieszonego na wysięgniku.

Po dokonaniu rozliczeń finansowych, sporządzonych przez WPMW, całkowity koszt budowy łodzi wyniósł 87 850 zł, wliczając w to kompletne wyposażenie, narzędzia i części zamienne, i transport na dworzec kolejowy w Hawrze.

Z Polski pochodziły radiostacje zwykłe (główna o mocy 2 kW, ćwiczebna o mocy 300 W i krótkofalowa) i goniometryczne[12], których zainstalowanie zlecono francuskim specjalistom z Service de Surveillance de la Marine Nationale. W ramach przewidzianych dostaw, PMW gwarantowała dostarczenie (już w kraju) kompletu min morskich wzór 08 (ów komplet to 300 szt. – przyp. M.B.). Temu ostatniemu zagadnieniu poświęćmy trochę więcej miejsca, przybliżając historię min wzór 1908 w PMW.

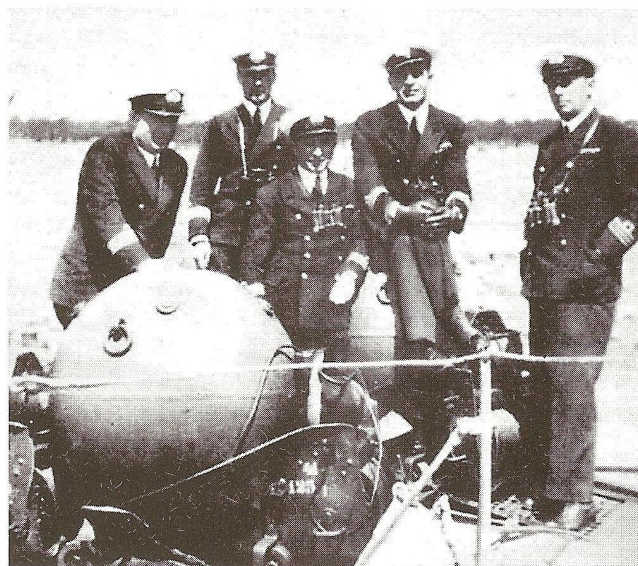
> *W 1939 roku PMW* – jak pisze Waldemar Benedyczak na kartach miesięcznika „Nowa Technika Wojskowa" – *dysponowała trzema podstawowymi typami min. Najliczniej reprezentowana była mina wzór 1908 przeznaczona do zrzucania z okrętów nawodnych. Broń ta była pochodzenia rosyjskiego i została opracowana na podstawie doświadczeń wojny japońsko-rosyjskiej 1904-1905. W latach późniejszych była modernizowana, osiągając wysoki stopień skuteczności bojowej.*
>
> *Ze względu na sposób umocowania w zagrodzie minę tę zaliczano do kotwicznych. Technika wywołania detonacji przydzielała ją z kolei do min kontaktowych, to jest wymagających bezpośredniej styczności czopa miny z celem-przeszkodą.*

O techniczno-taktycznych walorach min wz. 08 będących na *Gryfie*, piszę na dalszych stronach książki.

Zasadniczych zakupów min morskich dla okrętów PMW dokonano w roku 1925 w Estonii. W wyniku tej transakcji, która przybrała formę afery, wiceadm. Kazimierz Porębski został na wniosek ministra spraw wojskowych, gen. dyw. Władysława Sikorskiego, zwolniony z dniem 19 maja 1925 roku ze stanowiska szefa KMW.

Zarzuty przedstawione admirałowi przez propiłsudczyków mówiły o bezwartościowych zakupach, zaksięgowaniu nie zakupionych min lub o nie zakupionej w ogóle części materiałów. Mimo że szereg nadużyć zostało popełnionych przez szefa Samodzielnego Referatu Broni Podwodnej, kmdra ppor. Jana Bartosiewicza-Stachowskiego, wiceadm. Porębski czuł się moralnie winny za powstały incydent.

Historia dowiodła, że zarzuty pod adresem Porębskiego nie do końca odpowiadały prawdzie lub wręcz okazały się fałszywe. W efekcie miny należało tylko poddać niewielkim adaptacjom i zabiegom konserwacyjnym. Wojna 1939 roku udowodniła, że kupione w Estonii miny rosyjskiego wz. 08 były w pełni sprawne. Afera była dodatkowym pretekstem do zaprzestania prób produkcji min w kraju. Do prac inż. Geritza, który optował za produkcją min, powrócono dopiero w drugiej połowie lat 30. Wtedy też rozpoczęto seryjną produkcję min wz. 08. W okresie poprzedzającym II wojnę światową, firma „Parowóz" z Warszawy, specjalizująca się w produkcji polskiej broni podwodnej (w tym bomb głębinowych i wyrzutni torpedowych, zw. wtedy aparatami torpedowymi), opanowała technologię wytwarzania min SM 5[13] dla okrętów podwodnych. Ich liczba nie była zbyt duża, o czym świadczą nikłe zamówienia. O krótkowzroczności KMW niech świadczy fakt, że nie pomyślano o powiększeniu rezerw dla trzech okrętów podwodnych. Według różnych stanowisk rodzimych badaczy tematu, stan zasobów min wz. 08 będących w dyspozycji PMW określa się na 1060 sztuk. Min SM 5 było 120 sztuk. Te dwa typy min były zgromadzone w porcie wojennym na Oksywiu (magazyny Dywizjonu Okrętów Podwodnych) oraz na krypach minowych, zakotwiczonych na tzw. Jamie Kuźnickiej w Zatoce Puckiej. Dodatkowo na Helu w latach 30. podjęto budowę szeregu żelbetowych schronów amunicyjnych. W trzech z nich, z lokalizacją około trzech kilometrów na północny zachód od portu wojennego Hel, przechowywano miny.



Mina morska wz. 08.

Przejdźmy do dalszej treści umowy. Stocznia Normanda współpracując z wieloma firmami krajowymi i zagranicznymi, także przy budowie stawiacza min, skorzystała z ofert znanych kontrahentów. Mimo że zamówienie na budowę dwóch głównych wysokoprężnych silników napędowych o łącznej mocy 6000 KM (4413 kW) zlecono szwajcarskiej firmie Sulzer (mającej swą siedzibę w Winterthur koło Zurychu), ich produkcja była realizowana w zakładach mechanicznych w Saint-Denis pod Paryżem (należały one do Ateliers et Chantiers de la Loire – przyp. red.). Francuskie zakłady Hotchkiss dostarczyły dwa podwójnie sprzężone, najcięższe karabiny maszynowe (NKM-y) wz. 30 kal. 13,2 mm na podstawach morskich R4SM. Niemiecka firma Askania Werke sprzedała żyrokompas precyzyjny systemu Anschütz. Echosonda typu U.S. 375 mm pochodziła z francuskiej „La Société de Condensation et d'Application Mécaniques". Okręt został dodatkowo wyposażony we francuskie urządzenia podsłuchowe z mikrofonami na burtach typu „Multispot", wykonane przez „Submarine Signal Co." (temu, że urządzenia te były francuskie, wydaje się zaprzeczać anglojęzyczna nazwa producenta – przyp. red.).

Obustronna umowa przewidywała, że w przypadku oszczędności paliwa podczas prób morskich okrętu (jak się później okazało, oszczędności nie było – przyp. M.B.), wypłacane będą w formie nagrody dodatkowe

[12] Służyły one do radionamierzania; radiogoniometria jest to określanie kierunku, z jakiego przychodzą fale radiowe wysyłane (wypromieniowane) przez nadajnik.

[13] Czasami określanej jako wzór (wz.) SM 5.

premie pieniężne. Polacy po doświadczeniach z niszczycielami i okrętami podwodnymi przygotowali tekst umowy, gdzie zapisano, że na wypadek zatargów i nieporozumień, wszelkie spory będą podlegały sądowi arbitrażowemu. Jeden z fragmentów tej klauzuli brzmiał następująco:

(...) arbitrzy ustalą podział kosztów spowodowanych arbitrażem pomiędzy obie strony sporne oraz zaznaczą ewentualne przedłużenie dostawy, jakie należałoby przyznać konstruktorowi, a to wskutek opóźnienia arbitrażem.

Czas pokazał, że tego punktu umowy, nie udało się do końca zrealizować.

Budowa stawiacza min

Pół roku od podpisania umowy, w dniu 14 listopada 1934 roku, przystąpiono do realizacji zamówienia[14]. W czasie gdy u Normanda rozpoczęto prace na *Gryfie*, w stoczni budowane były jeszcze trzy inne jednostki – okręt podwodny *Junon* (wod. 15 września 1935 r.), ponad 600-tonowy torpedowiec (mógł to być *La Cordelière* lub *Branlebas*) i pełnomorski okręt pilotowy. O biurze konstrukcyjnym i atmosferze tam panującej wspomina Mieczysław Filipowicz:

W biurze konstrukcyjnym stoczni Normanda pracowało wówczas 60 konstruktorów, podczas gdy w WPMW w Gdyni – siedmiu. W biurze Normanda panował rygor. Wszyscy pracowali w jednej ogromnej sali, doskonale oświetlonej i wspaniale wyposażonej. Kierownikiem biura konstrukcyjnego był siwiuteńki, z długą brodą, pan Miette, który chodził między stołami kreślarskimi i rozmawiał tylko z kierownikiem sekcji. Ale ważniejszy od niego był starzec, który ledwie powłóczył nogami. Do biura przychodził punktualnie i siadał w oszklonym gabinecie na podium, skąd mógł widzieć wszystkich pracowników. Całymi dniami nie wychodził z gabinetu i u siebie rzadko przyjmował. Czasami w bardzo ważnych sprawach podchodził do stołu kreślarskiego i przysłuchiwał się dyskusji, w której zwracano się do niego, a on tylko słuchał. Na zakończenie krótko kwitował dyskusję poleceniami i wracał do swojego gabinetu. Wszyscy pracownicy widzieli jego lśniącą łysinę i starali się cicho zachowywać aby go nie... budzić. Obserwowałem tych ludzi i nie mogłem zrozumieć, skąd bierze się ten lęk przed starcem. Dowiedziałem się w końcu, że on pracuje już 60 lat w stoczni Normanda i tylko od niego zależy wysokość pensji, nagród itp.

Oprócz Mieczysława Filipowicza do Hawru wyjechali inż. Jan Gospodarowicz z Politechniki Gdańskiej (czyli ówczesnej Technische Hochschule w Wolnym Mieście Gdańsku) i kadłubowiec Aleksander Sokołowski z Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni.

W jakiś czas po rozpoczęciu budowy stawiacza min KMW wyznaczyło Komisję Nadzorczą Budowy Okrętów we Francji pod przewodnictwem kmdra ppor. inż. Romana Somnickiego (objął obowiązki 3 grudnia 1934 r.). Na zastępcę wytypowano kpt. mar. (od 1936 r. kmdra ppor.) Seweryna Bukowskiego. Funkcję sekretarza powierzono Wacławowi Bielawskiemu, zamieszkałemu w Hawrze. Kapitan mar. Stanisław Mieszkowski (później, w stopniu kmdra, niesłusznie skazany w 1952 r. i stracony, pośmiertnie rehabilitowany w 1956 r.), jako członek Komisji Nadzorczej, odpowiedzialny był za artylerię okrętową.

Od początku budowy prace na stawiaczu min przebiegały powoli i z biegiem czasu zaczęły pojawiać się opóźnienia w stosunku do terminowych zobowiązań. Nie zwracano uwagi na solidność i fachowość. Z tego też względu dochodziło do częstych poprawek. Oddajmy głos Mieczysławowi Filipowiczowi:

W stylu pracy WPMW i stoczni Normanda stwierdziłem ogromne różnice na korzyść WPMW. U nas było szalone tempo pracy, a tam pracowano bardzo powoli. Widać było kompletny brak zainteresowania wykonywaną pracą ze strony robotników różnych narodowości. Wydajność pracy była zdecydowanie wyższa w WPMW w Gdyni, co stwierdził również będący przy budowie kmdr Somnicki.



W 1934 r. kpt. mar. (na nieco późniejszym zdj. już jako kmdr ppor.) Seweryn Bukowski został zastępcą przewodniczącego Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów we Francji.

Na powstałe opóźnienie wpływ miał 40-godzinny tydzień pracy, który znacznie wydłużał budowę okrętu i oddanie go do służby. Według relacji ówczesnego kmdra por. Włodzimierza Steyera ogromna opieszałość była wynikiem akcji sabotażowej przeprowadzonej przez miejscowych robotników.

Stanisław Świątkowski, który przybył do Hawru z grupą podoficerów i marynarzy, w końcowym okresie budowy *Gryfa*, jako uzupełnienie załogi, miał okazję przypatrzyć się brakoróbstwu i złośliwości robotników:

Poprawiano całe wadliwie wykonane partie kadłuba. Zdarzało się, że w ukończonych i pomalowanych przedziałach czy pomieszczeniach, inne ekipy pracujące obok czyniły szkody. Polska Komisja musiała patrzeć stoczniowcom na ręce.

Stocznia Normanda, mimo szeroko zakrojonej akcji reklamowej, nie czyniła nic w kierunku swej rozbudowy czy unowocześnienia. Miały miejsce i takie sytuacje, że do budowy jednego z nowych okrętów wykorzystano stare plany. Zmieniono tylko numer rysunku[15].



Kapitan mar. (na zdj. już jako komandor) Stanisław Mieszkowski; jako członek Komisji Nadzorczej Budowy Okrętu, odpowiedzialny był za artylerię okrętową na *Gryfie*.

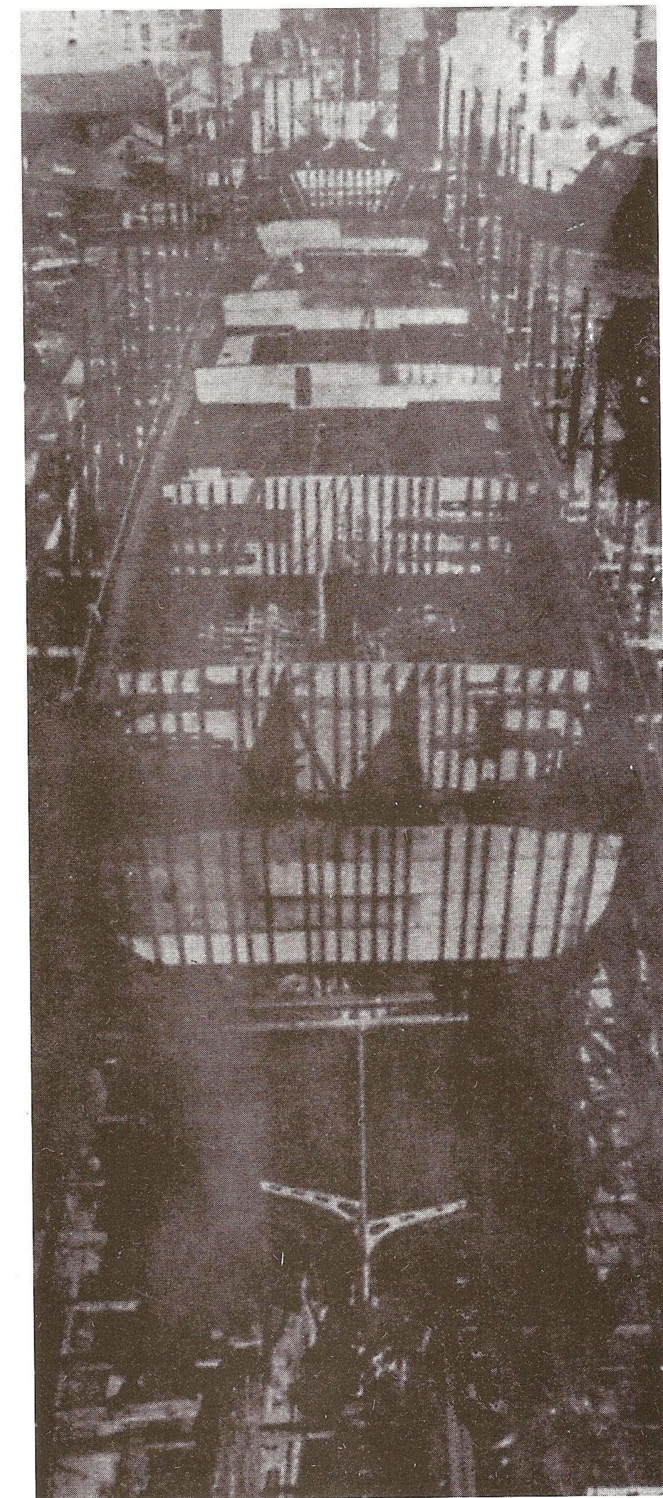
Również przy budowie polskiego stawiacza min Francuzi zastosowali kilka niepraktycznych rozwiązań. Jednym z takich „zjawisk" był kłopotliwy projekt skomplikowanych drzwi rufowych do zrzutni min (typu grawitacyjnego). W efekcie wykorzystano wcześniejsze plany, które służyły do rufy o innym kształcie niż miał ją *Gryf*.

Już po oddaniu okrętu do służby wyszło na jaw (a czego nie zauważono wcześniej), że jedną z najsłabszych stron *Gryfa*, była jego instalacja elektryczna. Okazało się, że Francuzi skłonni byli do montowania nowych i skomplikowanych urządzeń elektrycznych bez przeprowadzenia wcześniej długich i kosztownych prób.

Wśród naszych „elektrykarzy" – jak stwierdza ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz – brak było doświadczenia w utrzymaniu i obsłudze tych urządzeń. Wiele razy słyszałem narzekania naszych specjalistów na trudności jakie mieli w ich obsłudze. Dlatego Dowództwo Floty (już w kraju – przyp. M.B.) *zarządziło inspekcję przeprowadzoną przez specjalistów spoza okrętu, aby opracowali nowe przepisy i instrukcje o utrzymaniu, i operowaniu przyrządami elektrycznymi.*

[14] Była to data położenia stępki, a dokładniej wbicia pierwszego nita. W rzeczywistości prace nad przyszłym *Gryfem*, np. przygotowanie szablonów, palenie blach i kształtowników, stocznia rozpoczęła wcześniej – przyp. red.

[15] Taka praktyka nie jest niczym nadzwyczajnym w XX-wiecznych stoczniach, a nawet obecnie – przyp. red.



Budowa na pochylni w Hawrze kadłuba stawiacza min *Gryf*. Zdjęcie z 1934 r.

Istnieje przypuszczenie, że narosłe opóźnienie z wodowaniem stawiacza min miało również podłoże polityczne. Przynajmniej tak uważał Stanisław M. Piaskowski, popularyzator historii PMW na obczyźnie:

> *Związki zawodowe we Francji, przesiąknięte wpływami komunistycznymi, żywo reagowały na propagandę sowiecką. Polska, która w 1920 roku uniemożliwiła zrealizowanie zwycięskiego pochodu rewolucji sowieckiej na Zachód, uznana była w Moskwie za wroga ludu pracującego. Wykorzystano także fakt podpisania w styczniu 1934 r. polsko-niemieckiej deklaracji o nieagresji* (dokładniej «o niestosowaniu przemocy» – przyp. red.), *uznając ją za dowód współpracy obu państw w walce z postępowymi dążeniami międzynarodowego komunizmu.*

Dopiero dwa lata później – 29 listopada 1936 roku – miała miejsce uroczystość wodowania kadłuba stawiacza min. Ceremonii chrztu dokonała p. Jadwiga Frankowska, żona radcy Ambasady Polskiej w Paryżu. Dowódcą okrętu mianowany został kmdr ppor. Stanisław Dzienisiewicz. Jednostka otrzymała – oficjalnie – nazwę ORP *Gryf*, na cześć Ziemi Pomorskiej, której gryf był (i jest) symbolem. Podczas ceremonii wodowania nowego polskiego okrętu szef KMW, kontradm. Jerzy Świrski powiedział:

> *(...)* Gryf *jest dowodem głębokiej wiedzy inżynierów francuskich i polskich, a zarazem ich bliskiej i przyjacielskiej współpracy będącej poniekąd, w mniejszej skali, odbiciem sojuszu i stale rosnącego wzajemnego zrozumienia między dwoma zaprzyjaźnionymi krajami.*

Z podniesieniem biało-czerwonej bandery trzeba było poczekać jeszcze do pierwszych miesięcy 1938 roku.

Prace Komisji Odbiorczej, podniesienie bandery i przybycie okrętu do kraju

Dla przeprowadzenia prób odbiorczych na ORP *Gryf* wyznaczona została, rozkazem szefa KMW Nr 13 z 16 marca 1937 roku, Komisja Odbiorcza w składzie: przewodniczący kmdr por. Włodzimierz Steyer; członkowie kmdr ppor. Stanisław Dzienisiewicz (dowódca okrętu) i kpt. mar. inż. Wacław Trzebiński (I of. mech. okrętu) oraz sekretarz kpt. mar. inż. Michał Gierżod.

Uzgodniono, że niektóre kontrole techniczne okrętu przeprowadzi strona francuska. Według oceny Komisji Nadzorczej dostawy naszego raczkującego dopiero przemysłu okrętowego pozostawiały wiele do życzenia pod względem jakości wykonania, co było poważnym mankamentem w budowie *Gryfa*. Z krajowych kontrahentów jedynie Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej z Gdyni wywiązały się na czas z umowy dostarczając wysokiej jakości motorówki (dokładniej jedną motorówkę i dwie łodzie motorowe na bazie łodzi wiosłowych – przyp. M.B.) oraz łodzie wiosłowe. Francuzi bardzo sobie chwalili solidne wykonanie łodzi ratunkowych.

Jak podaje Roman Somnicki:

> *Podczas pobytu we Francji w związku z nadzorem budowy ORP* Gryf, *miałem okazję widzieć moment, gdy nadeszły dla tego okrętu łodzie i motorówki z Warsztatów w Gdyni. W stoczni Normanda zbiegło się masę ludzi, żeby je obejrzeć. Najbardziej podziwiali je i chwalili pracownicy tamtejszego oddziału stolarsko-łodziowo-szkutniczego. Mistrz tego oddziału przyszedł ze szczelinomierzem i starał się go wtykać w połączenia poszczególnych elementów, by zbadać ich spawanie. Przyznał, że tak pięknej roboty nie widział. Pierwsze łodzie 10-wiosłowe kosztowały po 10 000 zł, w 1934 r. takie same łodzie kosztowały po 4500 zł i to znacznie lepiej wykonane!.*

Pozostałe dostawy krajowe były na ogół opóźnione. Transportowiec ORP *Wilia*, kilkakrotnie wpływał do Hawru, mając na pokładzie różne części i urządzenia dla *Gryfa*.

Mimo że prace odbiorcze przebiegały powoli, a termin przekazania okrętu przesuwał się z każdym tygodniem, zdecydowano, że dzięki wcześniejszym uzupełnieniom załogi przyśpieszy się prace końcowe i moment podniesienia bandery.

Dlatego też 3 lutego 1938 roku, o godz. 10.00 *Wilia* opuściła Gdynię i udała się przez Sund (Flintrinne) i Kattegat do Hawru z grupą podoficerów i marynarzy dla *Gryfa*.

O podróży do Francji informuje krótka relacja zamieszczona na łamach „Przeglądu Morskiego", gdzie czytamy m.in.:

> *W południowej części Morza Północnego, w pobliżu latarniowca* Sandettié, *silna mgła w ciągu kilkunastu godzin utrudniała nawigację i wpłynęła na wydatne zmniejszenie szybkości. O godz. 08.00 w dniu 9 lutego ORP* Wilia *przycumował się w Hawrze.*


Komandor por. Włodzimierz Steyer był przewodniczącym Komisji Odbiorczej stawiacza min *Gryf*.

Po uzupełnieniu stanu załogi prace wykończeniowe posunęły się do przodu. Marynarze czas wolny od prac remontowych (raczej porządkowych – przyp. red.) przeznaczyli na zwiedzanie miasta. O pobycie w Hawrze i spotkaniu z polskimi emigrantami tak wspomina mat Antoni Ratajczak:

W Le Havre byłem około miesiąca. W mieście tym mieszkało wielu naszych rodaków. Postanowiliśmy któregoś dnia ich odwiedzić. W niedzielę, wolną od służby, poszedłem z kolegami na spotkanie z polonusami. Mieszkali w barakach na przedmieściach miasta. Nie wiedzieliśmy do którego mieszkania wejść. W trakcie naszej rozmowy zebrała się gromadka dzieci. Po chwili rozbiegli się z okrzykiem: „To polscy marynarze!" Z baraków wyszli ich rodzice i po krótkiej naradzie zaprosili nas do jednego z mieszkań. Był to duży pokój, skromnie urządzony. Jak wynikało z rozmowy, inni takiego nie mieli. Opowiedzieliśmy im, co słychać w starym kraju. We Francji im się nie podobało. Staruszek, który z nami rozmawiał, chciał by jego prochy spoczęły w polskiej ziemi. Łzy nam się kulały, gdy odchodziliśmy.

W tym okresie załoga nocowała już na *Gryfie*. Wszystkie posiłki marynarze otrzymywali z funkcjonującej kuchni stawiacza min.

Podczas przygotowań do podniesienia bandery na naszym okręcie, w tym samym czasie cumował w Hawrze, uszkodzony podczas hiszpańskiej wojny domowej, niszczyciel *José Luis Diez* z sił republikańskich. Polscy i hiszpańscy marynarze szybko nawiązali znajomość.

Wreszcie 27 lutego 1938 roku, o godz. 11.00, podniesiona została polska bandera na ORP *Gryf*. Z tą chwilą stawiacz min wszedł do czynnej służby. Ta szczególna uroczystość przebiegała w radosnej atmosferze. Zaproszonych zostało wielu gości. Blisko czterech lat potrzebowali francuscy stoczniowcy na przekazanie okrętu Polskiej Marynarce Wojennej. Powaga chwili wymagała jednak, aby dotychczasowe niesnaski i zatargi z budowniczymi – chociaż w tym dniu – poszły w zapomnienie.

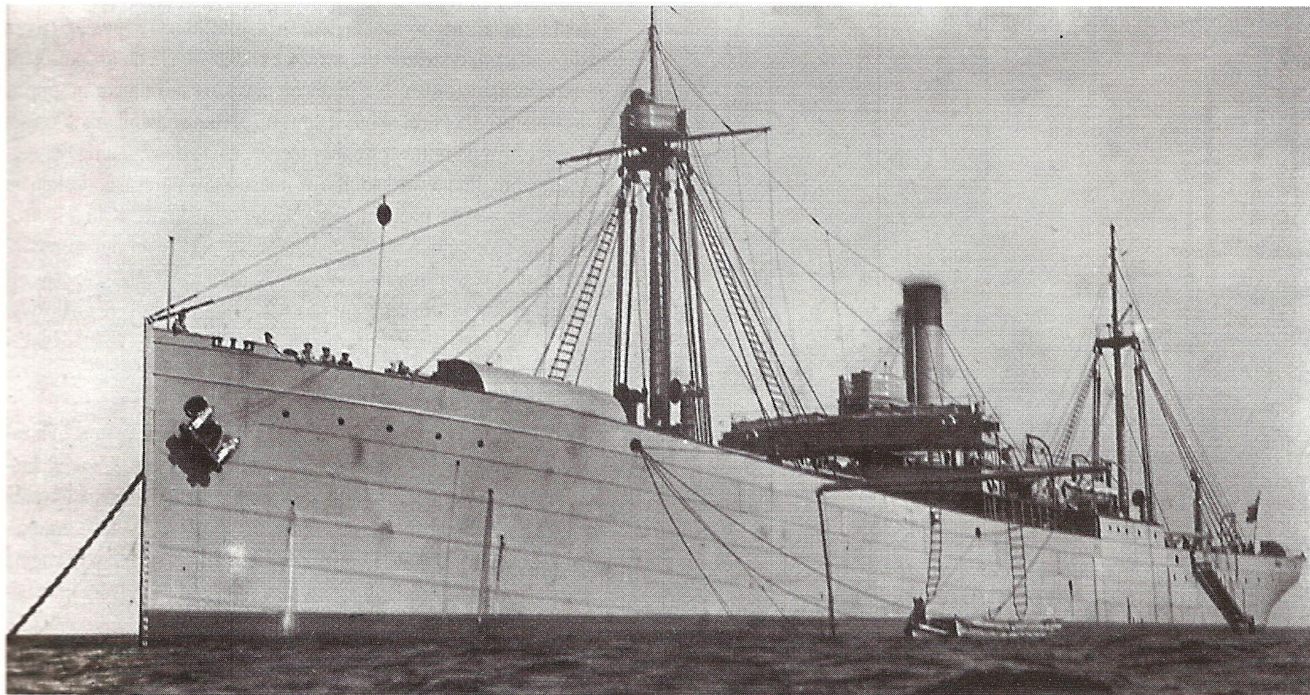
Obsada oficerska okrętu w dniu podniesienia bandery była następująca:

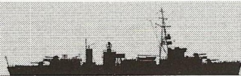
dowódca okrętu	– kmdr ppor. Stanisław Dzienisiewicz;
zastępca dowódcy okrętu (z.d.o.)	– kpt. mar. Józef Puzyna;
oficer nawigacyjny, adiutant d-cy okrętu	– por. mar. Józef Mostowik;
I oficer artylerii	– por. mar. Tadeusz Rutkowski;
I oficer mechanik	– kpt. mar. inż. Wacław Trzebiński;
p.o. oficera minowego	– ppor. mar. Konrad Wachtel;
lekarz okrętowy	– por. mar. lek. Paweł Czajkowski;
komisarz	– por. (mar. ?) inż. Jan Pielat;
II oficer mechanik	– chor. mar. Józef Leszczyński (na etacie oficerskim);
bosmanem	– chor. mar. Jan Łapawa.

Pozostałą część załogi stanowiło 41 podoficerów zawodowych (o specjalnościach: artylerzyści, dalmierzyści, maszyniści, motorzyści, elektrotech-


„Rodzinne" zdjęcie polskich i hiszpańskich marynarzy na terenie stoczni Normanda, luty 1938 r. W głębi remont niszczyciela *José Luis Diez*, z którego pochodzili marynarze hiszpańscy.

Transportowiec ORP *Wilia* kilkakrotnie udawał się w podróż do Hawru, przywożąc części i urządzenia dla stawiacza min.





Dzienisiewicz Stanisław Tytus, ur. 4 stycznia 1897 r. w Radziechowicach pow. Radomsko, zm. 14 czerwca 1979 r. w Londynie; komandor; od 1915 r. służył w wojsku rosyjskim; w 1918 r. zgłosił się do WP, wziął udział w wojnie 1919-1920; od 1921 r. jako por. dowódca plutonu w 14 Pułku Ułanów Jazłowieckich; w 1923 r. rozpoczął naukę w OSM (ukończył ją w 1925, po dokonanej 1 października 1924 r. zmianie jej nazwy na OSMW) w Toruniu; we Francji odbył kurs aplikacyjny na krążowniku szkolnym *Jeanne d'Arc* (k. pancerny); od 1928 do 1930 r. wykładowca i oficer kursowy OSMW (od 19 października 1928 r. już jako SPMW); w 1930 r. dowodził *Podhalaninem*; w następnym roku był kursantem w École des Officiers Torpilleurs w Tulonie; ponownie dowodził *Podhalaninem*, a następnie *Ślązakiem*; w 1934 r. otrzymał nominację na komendanta Kursu Broni Podwodnej, a po awansie w marcu 1935 r. na kmdra ppor. został z-cą komendanta Centrum Wyszkolenia Specjalistów Floty; wysłany do Francji do École de Guerre Navale objął następnie dowództwo *Gryfa*; we wrześniu 1938 r. powołany do KMW jako szef Oddziału Planowania i Ewidencji Marynarek Obcych; we wrześniu 1939 r. ewakuowany wraz z personelem KMW na Wschód, dostał się następnie do niewoli w ZSRR; przybył 2 lutego 1942 r. via Murmańsk do Wielkiej Brytanii; wcielony do Rezerwowej Grupy Oficerów; odbył staże na *Piorunie* i *Kujawiaku*, gdzie przeżył jego zatopienie koło Malty; w 1942 r. został kierownikiem Referatu Kultury i Oświaty, dalej Referatu Informacyjnego KMW; od maja 1943 r. dowódca niszczyciela *Piorun*, uczestniczył w inwazji na Sycylii, pod Salerno i w bombardowaniu półwyspu Gaeta; od stycznia 1944 r. dowódca krążownika *Dragon*, który w lipcu tr. uległ zatopieniu u wybrzeży Normandii po uszkodzeniach zadanych przez niemiecką „żywą torpedę"; w październiku tego samego roku został dowódcą bliźniaczego krążownika *Conrad*; w dniu 3 maja 1945 r. awansował na komandora; w 1946 r. był w składzie tzw. trójki powrotowej, opowiadającej się za powrotem oficerów i marynarzy PMW do kraju; ostatecznie pozostał jednak na emigracji w Wielkiej Brytanii.

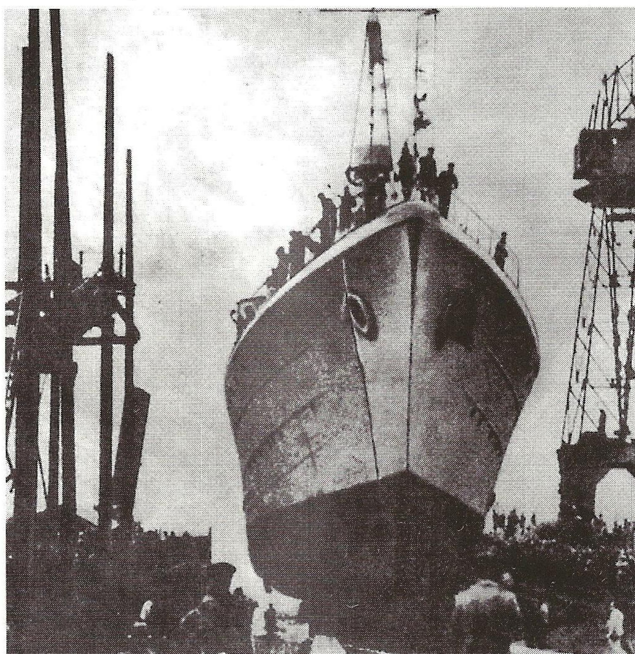
nicy, radiotechnicy, teletechnicy, podoficerowie pokładowi, nurkowie, strzelcy, minerzy, sygnaliści, sternicy i cieśle okrętowi) oraz 49 marynarzy. Po przybyciu do kraju załoga miała być uzupełniona do pełnego stanu.

ORP *Gryf* opuścił stocznię Normanda, mimo że nie był jeszcze całkowicie wyposażony. Oddajmy raz jeszcze głos matowi Antoniemu Ratajczakowi (zachowano styl autora):

> *Powrót do Polski był dla nas bardzo męczący, szczególnie na Morzu Północnym. Trafiliśmy na silny sztorm, przy czym* Gryf *bez obciążenia, braku amunicji i min, miał wielkie przechyły. Zapasowa kotwica leżąca przy windzie dziobowej, zluzowała się. Przesuwając się po pokładzie, w czasie przechyłu okrętu narobiła tyle hałasu, stało się to w nocy, że myśleliśmy w pierwszej chwili o zderzeniu. Wybiegliśmy na pokład i po zorientowaniu się co zaszło, umocowaliśmy ją z powrotem do pokładu. W tym czasie okręt zmienił kurs pod falę, dla zmniejszenia przechyłów.*

Pierwszym portem, do którego wpłynął *Gryf*, był szwedzki Göteborg. Celem pobytu było pobranie amunicji do armat artylerii głównej kal. 120 mm. Z uwagi na osłabienie załogi chorobą morską, kmdr ppor. Dzienisiewicz, przechylając się do ogółu, przedłużył pobyt w porcie o jeden dzień. Załoga czas ten przeznaczyła na odpoczynek. Zaistniała też możliwość zwiedzenia miasta.

Wodowanie *Gryfa* w dniu 29 listopada 1936 r.



Techniczno-taktyczna charakterystyka stawiacza min

Tylko nieznacznie dane taktyczno-techniczne *Gryfa* odbiegały od ustaleń projektowych. Ostatecznie ten największy okręt bojowy ówczesnej PMW miał:

– wyporność normalną	2250 ton
– długość całkowitą	103,2 m
– szerokość	13,2 m
– zanurzenie przy wyporności normalnej	3,6 m

Jak wspomniano, przy wyposażaniu *Gryfa* skorzystano z wielu firm zagranicznych specjalizujących się w produkcji okrętowej. Do budowy kadłuba użyto blach i kształtowników ze stali specjalnej Siemens-Martina o wytrzymałości na rozciąganie R_r = 40-50 kg/mm^2. Wszystkie blachy o grubości równej lub mniejszej od 5 mm zostały ocynkowane na gorąco przez zanurzenie w specjalnych wannach cynkowniczych. Poza tym ocynkowano również wzdłużnice i wręgi oraz poszycie dna do poziomu 25 cm ponad dno wewnętrzne. Nie zostały ocynkowane natomiast części wręg i grodzi znajdujących się wewnątrz zbiorników ropowych.

Kadłub miał mocno zaokrąglone przejście burty w pokład (patrz fotografie), charakterystyczne dla znacznie późniejszych, bo już powojennych, okrętów francuskich. Na burtach zainstalowano długie na ponad 50 m drewniane odbojnice, okute stalowymi płaskownikami, zaś w części dennej okręt miał po burtach stępki przeciwprzechyłowe o długości nieco powyżej 30 m. Ponieważ kadłub był konstrukcją nitowaną, doskonale było widać ciągnące się poziomo szwy blach oraz pionowe styki.

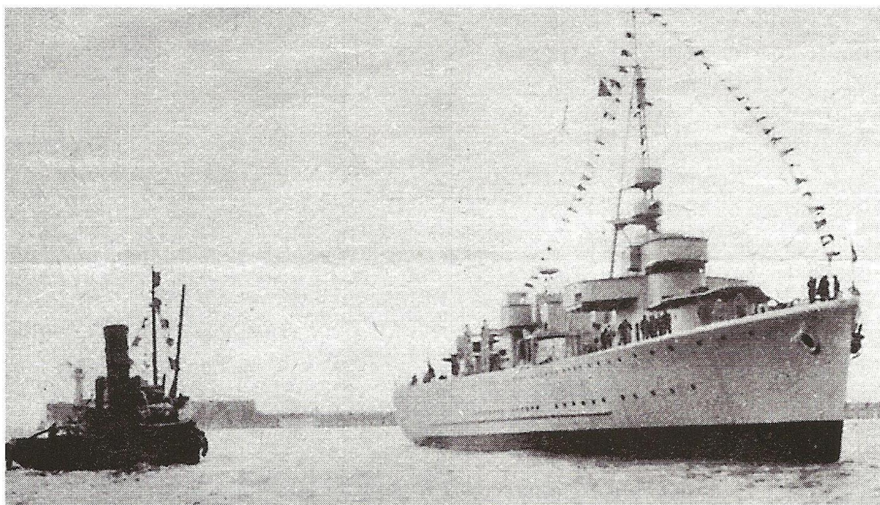
Gryf miał jeden maszt dziobowy o wysokości 25 m ponad pokładem górnym (tj. zewnętrznym pokładem kadłuba). Na maszcie tym zainstalowano anteny radiotelegraficzne oraz urządzenia do sygnalizacji. Maszt dziobowy był typu trójnożnego; w górnej swej części dźwigał reję o długości 4 m, zaś około dwa metry niżej reję sześciometrową. Poniżej topu masztu znajdowało się tzw. bocianie gniazdo.

Zespół mostków dziobowych składał się z dwóch pięter, położonych powyżej nadbudówki dziobowej. Z otwartego pomostu górnego, który przeznaczony został dla urządzeń kierowania ogniem, istniała również możliwość kierowania manewrowaniem w portach. Na przedzie umieszczony został kompas z pelengatorem[16], jak również wskaźnik wychylenia steru połączony mechanicznie z manipulatorem sterowym w kabinie na-

[16] Pelengator, inaczej namiernik – jest to przyrząd nawigacyjny w rodzaju celownika ustawionego na kompasie. Celem tegoż jest branie namiarów; służy do określania kierunku od środka róży kompasowej do namierzanego przedmiotu.

nawigacyjnej. Reszta mostku górnego zajęta była przez aparaty kierowania ogniem artyleryjskim. Na mostku tym, zwanym też mostkiem artyleryjskim, zainstalowano także trzymetrowy dalmierz stereoskopowy[17].

Poniżej było piętro pośrednie przeznaczone dla celów nawigacji zwykłej. Na piętrze tym znalazły się kabina nawigacyjna dziobowa, kursownia i kabina dowódcy okrętu. W kabinie nawigacyjnej umieszczono manipulator maszyny sterowej, kompas drogowy, powtarzacz (repetytor) żyrokompasu, telegraf maszynowy, wskaźniki obrotów silników napędowych, przekaźnik rozkazów do maszyny sterowej, a także stół na mapy. Ponieważ piętro pośrednie miało otwarte skrzydła boczne, osłonięte zostały one z przodu i z boku ściankami z blachy. Na bocznych skrzydłach zainstalowano dodatkowo po jednym powtarzaczu żyrokompasu i po jednym pelengatorze, jak również dwulufowym NKM-ie kal. 13,2 mm Hotchkissa. W kursowni umieszczono odbiornik logu Czernikiejewa[18] oraz odbiornik echosondy. Szafki na flagi sygnałowe umieszczone zostały w rufowej części mostku.



Tuż po wodowaniu. Widoczne nadbudówki i maszt świadczą, że budowa okrętu była już w znacznym stopniu zaawansowana. Na uroczystości byli obecni m.in. kontradm. Świrski i minister francuskiej marynarki wojennej, p. Gasnier-Dupare.

Mostek środkowy (na którym stała wspomniana już „kapliczka") przeznaczono jako szkolny pomost nawigacyjny dla podchorążych i słuchaczy specjalnych kursów nawigacyjnych. Był on położony na nadbudówce podnośników minowych. Mostek środkowy składał się z kursowni, służącej zarazem jako kabina nawigacyjna i kabina radiogoniometru, przeznaczonych do ćwiczeń dla podchorążych. W kabinie nawigacyjnej (kursowni) umieszczono przekaźniki rozkazów do silników napędowych i do maszyny sterowej, manipulator maszyny sterowej, powtarzacz żyrokompasu, rury głosowe i telefony, wreszcie odbiorniki logu Czernikiejewa i wskaźniki liczby obrotów silników napędowych.

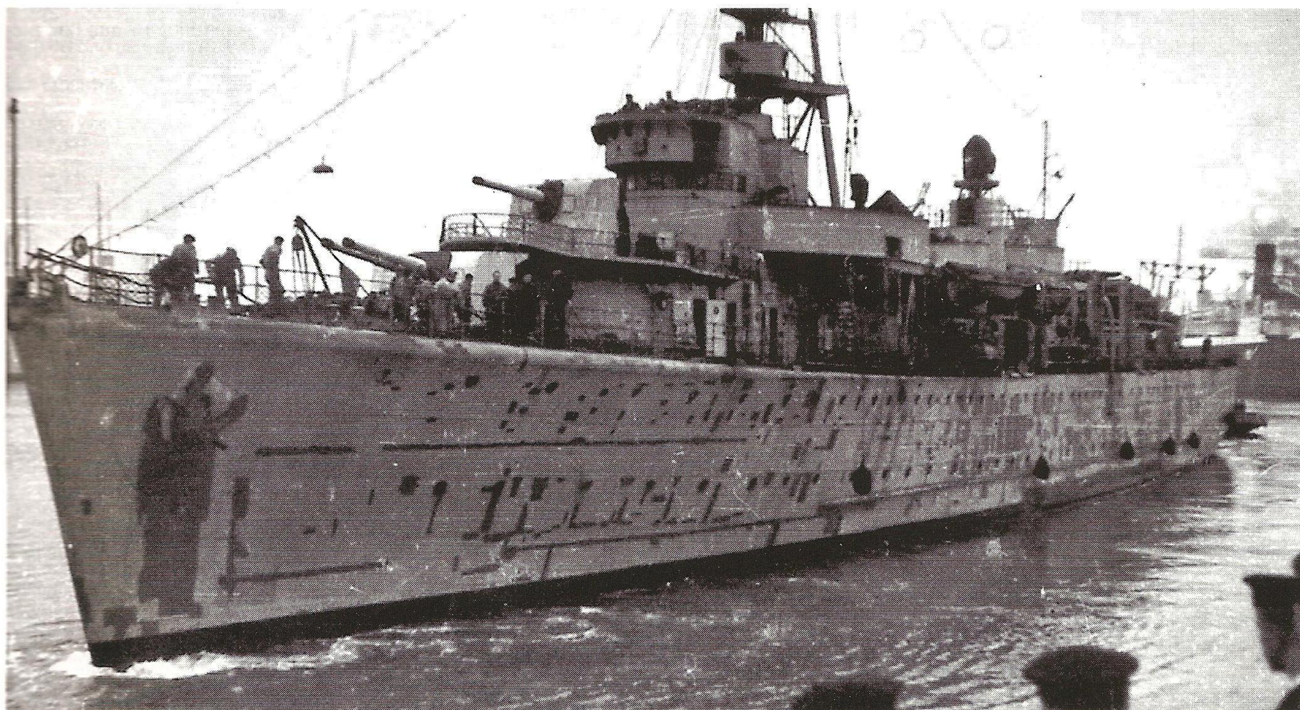
Część dziobowa mostka środkowego osłonięta została metalową ścianką, tworzącą osłonę od bryzgów i wiatru. Zainstalowano tu kompas magnetyczny. Powyżej kursowni ustawiono wieżyczkę z reflektorem umożliwiającym utrzymanie wskazań mostku artyleryjskiego za pomocą przekaźników „Granat".

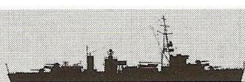
Mostek rufowy znajdował się z kolei na rufowej nadbudówce. Stał na nim jeden trzymetrowy dalmierz stereoskopowy (drugi, pierwszy był na pomoście bojowym), a także dwa dwulufowe działka przeciwlotnicze kal. 40 mm Boforsa.

[17] Przyrząd służący do mierzenia odległości, używany na okrętach głównie podczas strzelania. Mierzenie dalmierzem stereoskopowym (dwuobrazowym) polega na pomiarze odległości poprzez określenie położenia obrazu w stosunku do podziałki, na której się on rzutuje. Cechą tego przyrządu jest łatwość określenia celu, który nie musi mieć wyraźnych prostych linii i może być niewielki.

[18] Mechanizm elektryczny, którego zasadniczym elementem była mała śruba (zamocowana w specjalnej osłonie na końcu trzonu, wystającego z burty okrętu poniżej linii wodnej), obracająca się pod wpływem strumienia wody. Cała ta operacja powodowała zamykanie i otwieranie styków w obwodzie elektrycznym przyrządu. Każde zamknięcie obwodu powodowało, że krótkotrwały impuls przepływał do mechanicznego licznika prędkości.

Gryf po powrocie z prób morskich w Hawrze. Na lewej burcie widoczni pracownicy stoczni Normanda. Zdjęcie wykonano na początku lutego 1938 r.

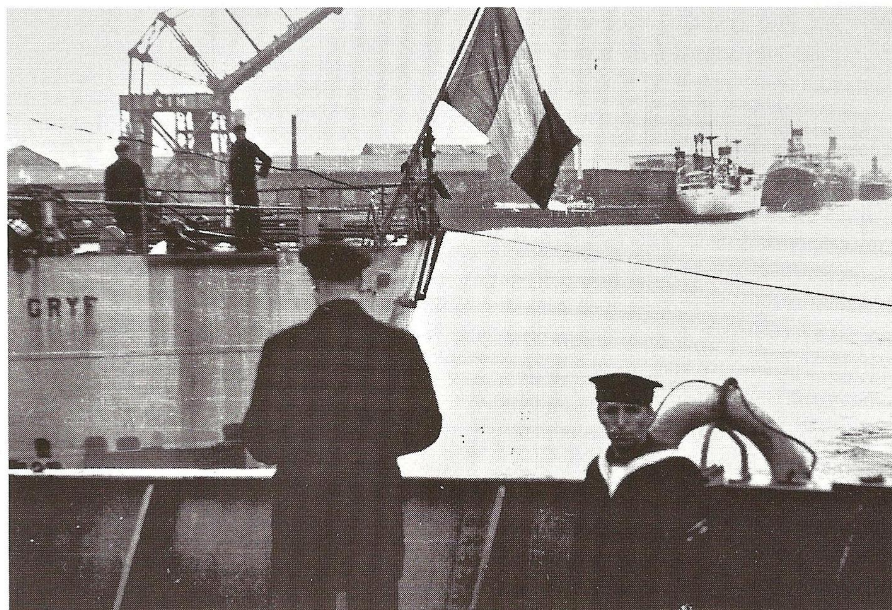




Na okręcie było w sumie 11 kompasów magnetycznych typu „Bamberg", w tym sześć kompasów dla łodzi okrętowych. Jak już wspomniano, z Niemiec pochodził żyrokompas precyzyjny systemu Anschütz.

Główne urządzenia napędowe *Gryfa* składały się z dwóch nawrotnych, ośmiocylindrowych, spalinowych silników wysokoprężnych (diesli) typu 8 SD48 firmy Sulzer o łącznej mocy 6000 KM (4413 kW), z których każdy pracował na wał napędowy zakończony trójłopatkową śrubą o skoku stałym. Średnica ich cylindrów wynosiła 480 mm, zaś skok tłoków 640 mm.

Agregaty elektryczne prądu stałego umieszczono w dwóch oddzielnych przedziałach. W każdym z nich znajdował się agregat główny o mocy 125 kW, agregat elektryczny pomocniczy o mocy 25 kW i tablica rozdzielcza dla prądu elektrycznego. Jeden z przedziałów mieścił też sprężarkę pomocniczą.



Do momentu oficjalnego przekazania stawiacza min Polakom, na rufie *Gryfa* powiewała bandera francuska. Na zdjęciu powrót z prób.

Gryf miał dla urządzeń pomocniczych dwa kotły wodnorurkowe typu morskiego opalane ropą.

Bardzo charakterystyczny na stawiaczu min był komin, umieszczony w części rufowej i wystający wprost z pokładu. Jego małe rozmiary wynikały z tego, że *Gryf* był napędzany spalinowymi silnikami wysokoprężnymi (dieslami), a nie maszynami parowymi (tłokowymi lub turbinami).

Jak pisze Zdzisław Golanek:

> *Na niekorzyść sylwetki okrętu świadczył także komin usytuowany w części rufowej, jak argumentowano, niepotrzebny ze względu na napęd za pomocą silników wysokoprężnych (diesli). Budowę komina zaś uzasadniano tym, że* Gryf *jest okrętem nowoczesnym, a okręt bez komina, to jak żaglowiec bez masztów i żagli.*

Na *Gryfie* znalazły się także pomieszczenia przeznaczone na mały szpitalik. Więcej szczegółów na ten temat przybliża ppor. mar. lek. Tadeusz Dąbek, który po okresie praktyki wstępnej w maju 1938 roku na ORP *Bałtyk*, w listopadzie został zaokrętowany na stawiacz min:

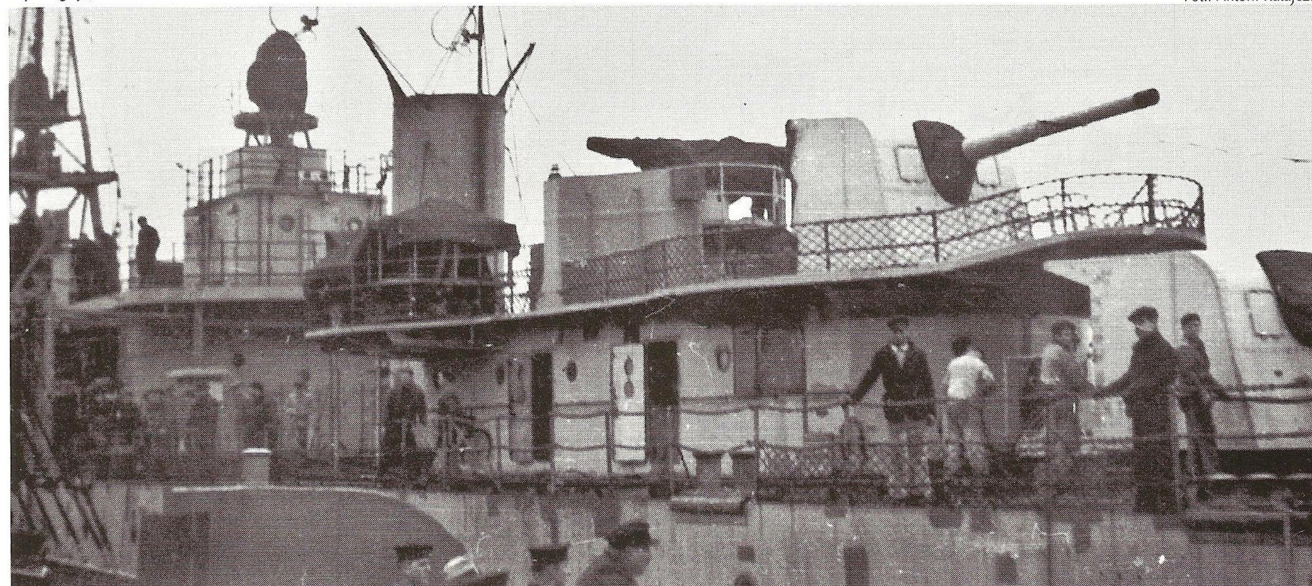
> *Szpitalik miał cztery łóżka piętrowe, małą kabinę zabiegową ze stołem opatrunkowym, szafkę na narzędzia, materiał opatrunkowy i leki. Stolik i krzesła w pokoju (kabinie) przyjęć dla sanitariuszy i lekarza. Nie pamiętam już jakie było światło, ale lamp takich jak w salach operacyjnych nie mieliśmy.*

Ów szpitalik znajdował się w nadbudówce dziobowej tuż za pomostem, po lewej burcie okrętu. Do relacji T. Dąbka warto dodać, że pomieszczenia dla chorych składały się z dwóch salek. W pierwszej odbywały się inspekcje chorych i znajdował się stół zabiegowo-operacyjny, zaś w drugiej były łóżka dla chorych.

Zajmijmy się teraz omówieniem uzbrojenia na okręcie. Sześć armat firmy Bofors wz. 34/36 kal. 120 mm L/50 zamontowano równo po połowie na dziobie i na rufie okrętu. Dolne były dwulufowe, nierozprzęgane (armaty były na wspólnych tulejach, co uniemożliwiało podnoszenie jednej lufy niezależnie od drugiej), zaś stojące w tzw. superpozycji działa górne były pojedyncze. Miały cztery obudowy czy też osłony przeciwodłamkowe z blachy stalowej o grubości 7 mm (zw. nie-

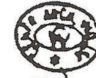
Hawr – luty 1938 r. Powitanie ORP *Gryf* z pokładu ORP *Wilia*. Działka Boforsa, dalmierz i reflektor osłoniete brezentowymi pokrowcami. Burty stawiacza min wymagają malowania.

Fot.: Antoni Ratajczak



O.R.P. "G R Y F"

R O Z K A Z Nr. 1.



pkt.1. Podniesienie bandery.

Na podstawie telegraficznego zarządzenia Szefa Kier.Mar Woj.podniesiona została bandera na O.R.P."Gryf"w dniu 27.lutego 1938 r.godz.1100.

pkt.2. Kampania.

Na podstawie zarządzenia Szefa K.M.W.Hozk.Dz.Nr.16/38 z chwilą podniesienia bandery na O.R.P."Gryf",O.R.P."Gryf" wchodzi do kampanii.

Stan zaokrętowanych: dowódca,7 oficerów młodszych,43 podoficerów zawodowych,49 szeregowych służby czynnej.

Le Havre,dnia 28.II.1938 r.

DOWÓDCA O.R.P."G R Y F"

/-/ST.DZIENISIEWICZ,kmdr.ppor.

Za zgodność:
Adiutant O.R.P."Gryf"

J.MOSTOWIK,kpt.mar.

Pierwszy rozkaz dzienny nowego okrętu podpisany przez kmdra ppor. Stanisława Dzienisiewicza. Wydano go 28 lutego 1938 r. w Hawrze (z nieznanych powodów por. mar. Józef Mostowik został zapisany jako kpt. mar., choć awans na ten wyższy stopień dostał dopiero 1 kwietnia 1938 r. – przyp. red.).

kiedy maskami), przez co często były błędnie nazywane wieżami. Bardziej poprawnie, choć nie do końca, będziemy nazywać je za S.M. Piaskowskim «półwieżami». Wszystkie stanowiska zamontowano w płaszczyźnie symetrii okrętu. Działa głównej artylerii *Gryfa* kal. 120 mm nie były ani uniwersalne, ani półautomatyczne. Całkowita długość lufy z nasadą zamka wynosiła 6390 mm, długość części gwintowanej 4940 mm, długość komory ładunkowej 1071 mm, liczba gwintów 36, głębokość bruzdy 1,5 mm, zaś szerokość pola gwintu 3,5 mm. Pochył gwintu postępowy – 45/30 kal. Armata ładowana była ręcznie przez marynarzy, samego zaś odpalania dokonywano mechanicznie lub elektrycznie. Zamek był klinowy poziomy, zaś dwucylindrowy oporopowrotnik hydrauliczno-sprężynowy. Długość odrzutu po wystrzale mieściła się w granicach od 550 do 600 mm. Celownik miał niezależną linię celowania. Kąt podniesienia armaty wynosił od -10° do +30°. Szybkostrzelność praktyczna dla działa podwójnego 12 strz./min.[19], pojedynczego do 9 strz./min. Całkowita masa pojedynczej armaty na stanowisku bez tarczy wynosiła 8750 kg, działa podwójnego 17 650 kg. Masa lufy działa pojedynczego wraz z zamkiem wynosiła 4115 kg. Z kolei masa podstawy właściwej działa pojedynczego sięgała 4635 kg, natomiast masa działa podwójnego 9420 kg. Tarcze ochronne z platformą ważyły po 1550 kg dla armaty pojedynczej lub 2850 dla działa podwójnego.

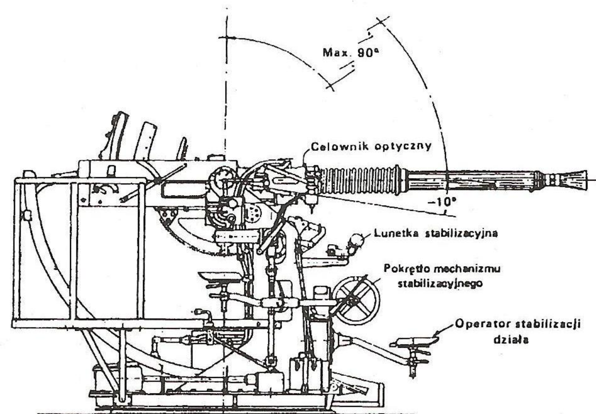
Amunicja do armat Boforsa kal. 120 mm była zespolona w postaci naboi, tzn. pocisk stanowił całość z łuską wykonaną ze wzmocnionej blachy mosiężnej i mieszczącą w sobie prochowy ładunek miotający. Masa naboju sięgała 41 (45?) kg. Natomiast masa samego pocisku, w zależności od tego, czy był to pocisk oświetlający, zapalający, burzący czy przeciwpancerny, kształtowała się od 17,2 do 24 kg. Pociski te miały zapalnik czołowy, uderzeniowy i czasowy. Długość samego pocisku wynosiła 496 mm, a jego prędkość wylotowa (początkowa) 900 m/s, długość całego naboju 1473 mm, masa łuski 9,7 kg, natomiast masa prochu (ładunku miotającego) 9,2 kg. Maksymalna donośność strzału w poziomie wynosiła 19 400 metrów, zaś w pionie (pułap) 12 900 metrów. Ładowanie armaty było możliwe tylko przy podniesieniu lufy do +15°. Naboje kal. 120 mm w liczbie 400 sztuk znajdowały się w dziobowej komorze amunicyjnej. Dalsze 400 sztuk było w rufowej komorze amunicyjnej. Naboje oświetlające w liczbie 100 szt. znajdowały się w specjalnej komorze dziobowej.

W celu obrony przed atakami lotnictwa, zamontowano na nadbudówce rufowej po dwa podwójne działka przeciwlotnicze wz. 36, kal. 40 mm produkcji szwedzkiej firmy Bofors[20].

Lufy o długości 2400 mm chłodzone były wodą ze specjalnego zbiornika umieszczonego pod lufami, z którymi były połączone gumowymi przewodami. Amunicja zespolona była w magazynkach po 4 sztuki (w tzw. łódkach). Dzięki specjalnemu urządzeniu celowniczemu z lunetą stabilizacyjną i pochyłomierzem istniała możliwość prowadzenia skutecznego ostrzału nawet podczas złych warunków hydrometeorologicznych na morzu. Masa lufy o pochyleniu gwintu 45/30 kal. wynosiła 220 kg, szybkostrzelność do 120 strz./min.

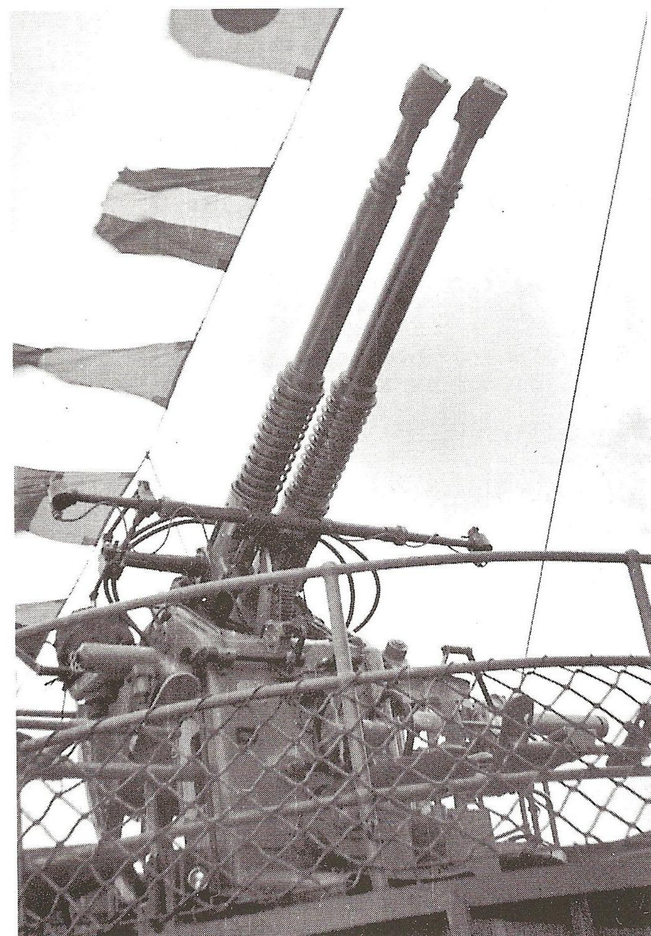
[19] Wg innych wskazań 16-18 strz./min.

[20] Nie były to więc działka z polskiej produkcji licencyjnej.



Działko plot. kal. 40 mm Bofors.

Rys. S.M. Piaskowski


Dwulufowe działko przeciwlotnicze kal. 40 mm Boforsa. Gdynia – maj 1939 r.

Boforsy L/60 wz. 36 (identyczne były na niszczycielach typu *Grom*), miały stożkową podstawę na specjalnych pomostach obrotowych. Podawanie amunicji do komory ładowania, ryglowanie zamka oraz odpalanie następowało samoczynnie. Łoże działa zamocowane było śrubą boczną na czopach, których wysokość od platformy wynosiła 1548 mm. Oporopowrotnik działa – hydrauliczno-sprężynowy – miał średni odrzut 200 mm. Donośność działek plot. Boforsa w poziomie sięgała 6790 m, zaś w pionie (pułap) 4300 m. Prędkość wylotowa (początkowa) pocisku wynosiła 900 m/s, kąt ostrzału (teoretycznie) 360°, zaś kąt podniesienia luf od -10° do +90°. Stosowano pociski świetlno-smugowe o masie 0,955 kg. Masa łuski wynosiła 0,8 kg, masa prochu (ładunku miotającego) 0,3 kg. Łączny zapas amunicji do tych dział, w liczbie 2400 sztuk, znajdował się w komorze rufowej.

ORP *Gryf* uzbrojony został ponadto w dwa podwójnie sprzężone najcięższe karabiny maszynowe na podstawach morskich wz. 30, kal. 13,2 mm francuskiej firmy Hotchkiss na podstawie morskiej typu R4SM. Tego rodzaju najcięższe karabiny maszynowe znalazły się również na niszczycielach typów *Wicher* i *Grom*, okrętach podwodnych typu *Wilk*, kanonierkach *Generał Haller* i *Komendant Piłsudski*, a także na szkolnym okręcie artyleryjskim *Mazur* i trałowcach *Rybitwa*[21], *Czapla* i *Żuraw*. Masa karabinu wraz z podstawą wynosiła 350 kg. Donośność pionowa (pułap) 3000 m, pozioma 6500 m. NKM-y miały lufy stalowe chłodzone powietrzem. Zamek w formie tłoka gazowego. Możliwość strzału poziomego 360°, pionowego do +80°. Pocisk przebijał pancerz z żelaza o grubości do 20 mm[22], a pancerz stalowy o grubości 7 mm, przy strzelaniu od 700 do 2000 m. Urządzenie celownicze miało nazwę – system „Le Prieur D.A.C.940". Amunicja była w magazynkach po 30 szt. Ogółem na okręcie przechowywano 9500 sztuk amunicji w komorze dziobowej broni ręcznej. Długość lufy 1000 mm, masa samego karabinu 42,5 kg, zaś lufy zapasowej 19,5 kg. Szybkostrzelność praktyczna 450 strz./min., przy prędkości początkowej pocisku 800 m/s. Wadą NKM-ów była łatwość ich przegrzewania się. Odpalanie następowało mechanicznie przez nacisk pedału.

Należy dodać, że w pobliżu każdej armaty kal. 120 mm ustawione były dodatkowo pojemniki z 24 pociskami. Z kolei parki amunicyjne mieściły po 120 sztuk amunicji na każde zdwojone działko plot. kal. 40 mm.

Głównym uzbrojeniem *Gryfa* były miny morskie, których były dwa rodzaje: mina kontaktowo-kotwiczna wz. 08[23] i niewielka liczba min kontaktowo-kotwicznych SM 5, pierwotnie przeznaczonych zasadniczo dla okrętów podwodnych.

Jak już wspomniano, ogółem w komorze minowej znajdowało się 300 min. Dalszych 300 mogło być zabieranych wewnątrz kadłuba na pokładzie głównym w części rufowej i zewnątrz na pokładzie górnym (też w części rufowej).

Gdy chodzi o pierwszą z nich – wz. 08, składała się ona z dwóch podstawowych części: miny właściwej i wózka kotwicznego połączonego z nią przez minlinę. Z ciężaru 600 kg miny wz. 08, na kotwicę przypadało niespełna 334 kg (do tego dochodziła 200-metrowa minlina o ciężarze 110 kg). Sama mina, łącznie z materiałem wybuchowym – trotylem, którego było w granicach 109-113 kg ważyła 166 kg. Opis budowy miny tak przedstawił Leszek Komuda:

> *Właściwa mina wykonana w kształcie kuli składała się z dwóch półkul, wytłoczonych z blachy stalowej i zespawanych ze sobą. W dolnej części zamocowana była skrzynka z materiałem wybuchowym. Pozostała, wolna przestrzeń we wnętrzu kuli tworzyła komorę powietrzną zapewniającą odpowiednią pływalność. W powłoce górnej półkuli znajdowały się otwory na zamocowanie pięciu czopów, których górne, wystające części były wykonane z ołowiu. We wgłębieniu (...) w górnej półkuli znajdowało się urządzenie zabezpieczające, z detonatorem na skrzynce z materiałem wybuchowym. Wewnątrz czopów znajduje się szklane naczynie z elektrolitem. Zgięcie lub złamanie czopu powoduje zgniecenie szklanego naczynia i rozlanie się elektrolitu. W wyniku tego w czopie powstaje prąd i w zamkniętym obwodzie (przy odbezpieczonym urządzeniu zabezpieczającym) powoduje on wybuch miny. Wózek kotwiczny jest wykonany z blachy stalowej i ma w tylnej części miskę, na której położona jest mina. W przedniej części wózka zawieszony jest bęben z minliną. Ponad bębnem znajduje się przegroda poprzeczna, ścianka z blachy stalowej, na której zawieszone są: z tylnej strony drewniana osłona przesuwu minliny, z przedniej blaszana osłona kulistego ciężarka regulującego zanurzenie miny nawinięta jest lina o długości równej głębokości, na jakiej ma być zanurzona mina. Nad bębnem z minliną znajduje się zapadkowe urządzenie hamowania bębna. Urządzenie to unieruchamiane jest przez stożkową rolkę z wyżłobionym rowkiem.*

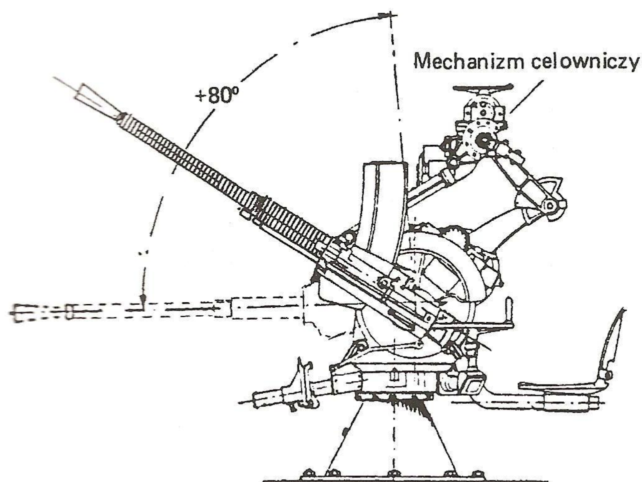
Do opisu dodajmy, że mina była osadzona na misce wózka i oparta o trzy drewniane klocki. Przyczepiona była do końca minliny specjalnym zaczepem zamocowanym do dolnej półkuli jej powłoki. W czasie transportu miny były zabezpieczane przed przesuwaniem się po torach i przed wywróceniem za pomocą zawieszonych tuż nad przednimi kołami łapek. Miało to znaczenie przede wszystkim przy przechyłach okrętu, np. w czasie sztormu.

Przed operacją minowania odbezpieczano urządzenie zabezpieczające i usuwano zawleczkę, która regulowała minlinę na określoną

[21] Podane za M. Twardowskim; wg S.M. Piaskowskiego była nim *Czajka*.

[22] Z. Golankowi, od którego wzięto tę informację, zapewne chodziło o zwykłą, niehartowaną i nieutwardzoną blachę stalową – przyp. red.

[23] Wbrew części poważnej nawet literatury nie był to polski wz. 08/39, ten mógł być co najwyżej w śladowych ilościach pod koniec istnienia okrętu – przyp. red.



Podwójnie sprzężony najcięższy karabin maszynowy (NKM) kal. 13,2 mm Hotchkiss.

Rys. S.M. Piaskowski

głębokość. Mina na wodzie, mając dostateczną pływalność, utrzymywała się na powierzchni, gdy tymczasem wózek z przymocowanym ciężarkiem pogrążał się w morzu.

O walorach bojowych min kontaktowo-kotwicznych wz. 08 i 08/39 tak pisze Z. Golanek:

> *Mina 08/39 służyła w zasadzie do niszczenia jednostek nawodnych o średnim tonażu. Stawiane na odpowiedniej głębokości miny 08/39 mogły także służyć do zwalczania okrętów podwodnych. Zanurzenie miny przy samoczynnym stawianiu wynosiło: przy głębokości morza do 15 m od 1,2 do 4,3 m poniżej powierzchni wody, natomiast przy głębokości powyżej 25 m, odpowiednio od 1,2 do 6,3 m. Różnica przy stawianiu samoczynnych min od wyznaczonego punktu wahała się w granicach ok. 0,6 m, przy czym ten typ miny, przy samoczynnym stawianiu, wymagał minimum 1,5 m głębokości morza. Jednostka stawiająca miny na głębokości przekraczającej 15 m, powinna poruszać się z prędkością maksymalną 13 węzłów. Najmniejszy odstęp między kolejnymi stawianymi minami powinien wynosić 35 m. Uzbrojenie miny 08/39 trwało od 10 do 20 minut[24], natomiast opóźnienie wybuchu wynosiło ok. 0,3 s. Żywotność miny wynosiła około półtora roku.*

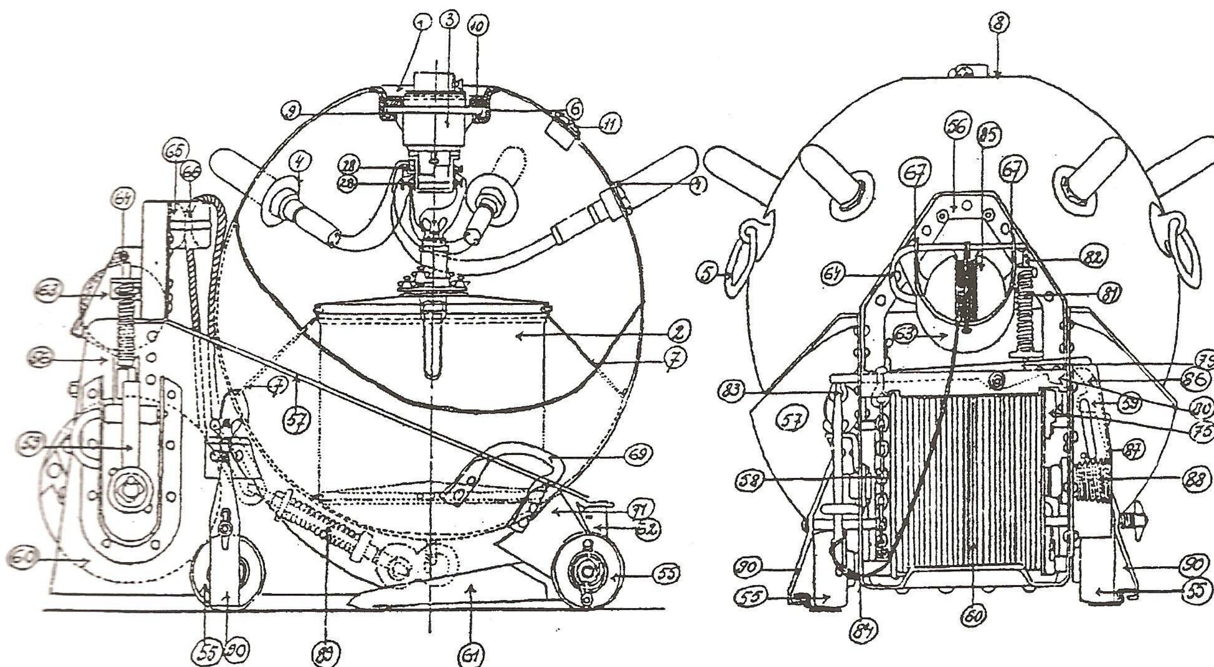
Wymiary miny były następujące: długość 1290 + 30 mm, wysokość 1040 + 20 mm, zaś szerokość (średnica kulistego kadłuba) 905 + 25 mm.

Jeszcze przed wojną polskie miny pomalowane były w kolorze zależnym od zabarwienia wody morskiej akwenu, na którym zamierzano je stawiać. Z zasady stosowano farby używane do malowania okrętów. Na *Gryfie* miny wz. 08 pomalowane zostały na kolor czarny. Elementy gumowe miały też barwę czarną. Do konserwacji czopów stosowano specjalne farby przeciwkorozyjne.

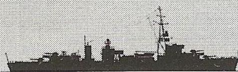
Mina SM 5, mimo że przeznaczona były głównie dla okrętów podwodnych, po modernizacji konstrukcji wózka przez Polaków została przystosowana do użycia z jednostek nawodnych. Była to mina kontaktowo-kotwiczna z hydrostatycznym przyrządem głębokości. Maksymalne zanurzenie miny, przy zastosowaniu przyrządów głębokości, wynosiło 30 m. Przyrządy te działały na zasadzie różnicy ciśnienia. Działanie rozłącznika glicerynowego uzależnione było od temperatury i ciśnienia wody, a czas martwy od chwili złamania czopa (moment zetknięcia z płynącym okrętem) do wybuchu ładunku miny wyrażał się w setnych częściach sekundy. Mina SM 5 miała kształt kuli wykonanej z blachy stalowej; wewnątrz kadłuba umocowany ładunek wybuchowy, detonator oraz zapalnik z piorunianem rtęci. Wyposażenie miny stanowił wózek z kotwicą oraz minlina o długości 200 m. Masa całkowita miny SM 5 w stanie gotowości bojowej wynosiła 1108 kg, zaś ciężar w wodzie (z racji wyporu) 395 kg. Masa trotylu, stanowiącego ładunek wybuchowy, równała się 220 kg, natomiast masa ładunku wybuchowego w detonatorze 0,75 kg. Za materiał wybuchowy w detonatorze służył melinit. Całkowita masa samej miny z ładunkiem wybuchowym i amortyzato-

[24] Należy zwrócić tu uwagę Czytelnikowi na podwójny sens tego słowa: uzbrojenie miny przez minera przed jej postawieniem oraz uzbrojenie się samej miny w wodzie po rozpuszczeniu kostki cukru. Owe 10-20 minut dotyczy tego drugiego znaczenia – przyp. red.

Kotwiczna mina morska wz. 08. [Regulamin Służby Podwodnej, Rok 1926 (w:) W. Benedyczak Morska broń minowa PMW w 1939...]



Kopia rysunku z Regulaminu Służby Broni Podwodnej. Rok 1926. Mina zagrodowa wz. 1908. Ważniejsze części: 1 — otwór centralny, 2 — komora trotylowa, 3 — przyrząd centralny, 4 — czop wybuchowy, ochraniaczek, 10 — diafragma — krążek gumowy uszczelniający, 55 — koło, 59 — zapadka blokady ciężarka dystansowego, 60 — szpula z minliną, 61 — płoza blokująca ruch wózka, 85 — ciężarek dystansowy

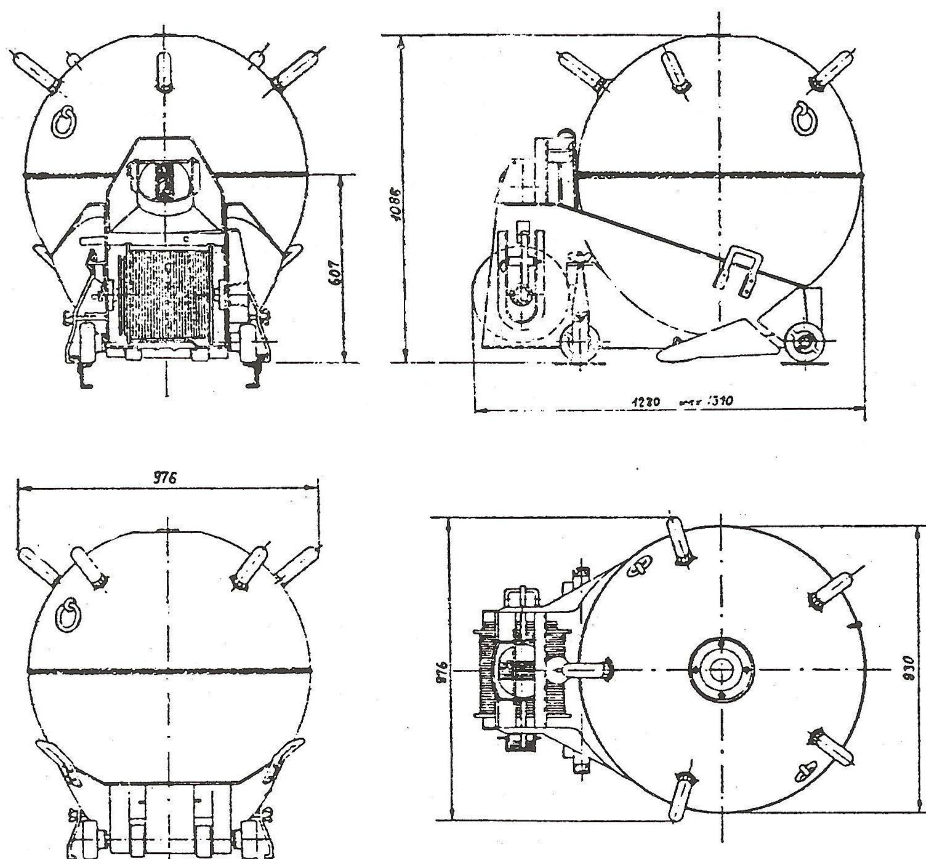


rem – 430 kg, a masa kotwicy wraz z wózkiem 660 kg. Wymiary: wysokość miny wraz z kotwicą 1510 mm, średnica 1040 mm. Na *Gryfie* było 20 sztuk min SM 5.

Jak pisze Stanisław Ordon w opracowaniu „Polska Marynarka Wojenna w latach 1918-1939": *Nakłady finansowe na* Gryfa *nie były małe, ale można powiedzieć, że znaczne.*

Stawiacz min przy przeciętnej przydatności bojowej kosztował niemal tyle, co zbudowany podówczas w Wielkiej Brytanii niszczyciel *Grom* o tonażu mniejszym zaledwie o 100 ton, a mający walory bojowe znacznie lepsze.

Według umowy *Gryf* miał kosztować 32 336 000 franków francuskich (bez artylerii), a koszt całkowity okrętu według obliczeń KMW zamknął się sumą 13 313 675 zł. Tymczasem koszt dwóch niszczycieli *Grom* i *Błyskawica* wyniósł łącznie 27 411 972 zł. Tak więc jeden niszczyciel typu *Grom* kosztował Polaków średnio 13 705 986 zł.



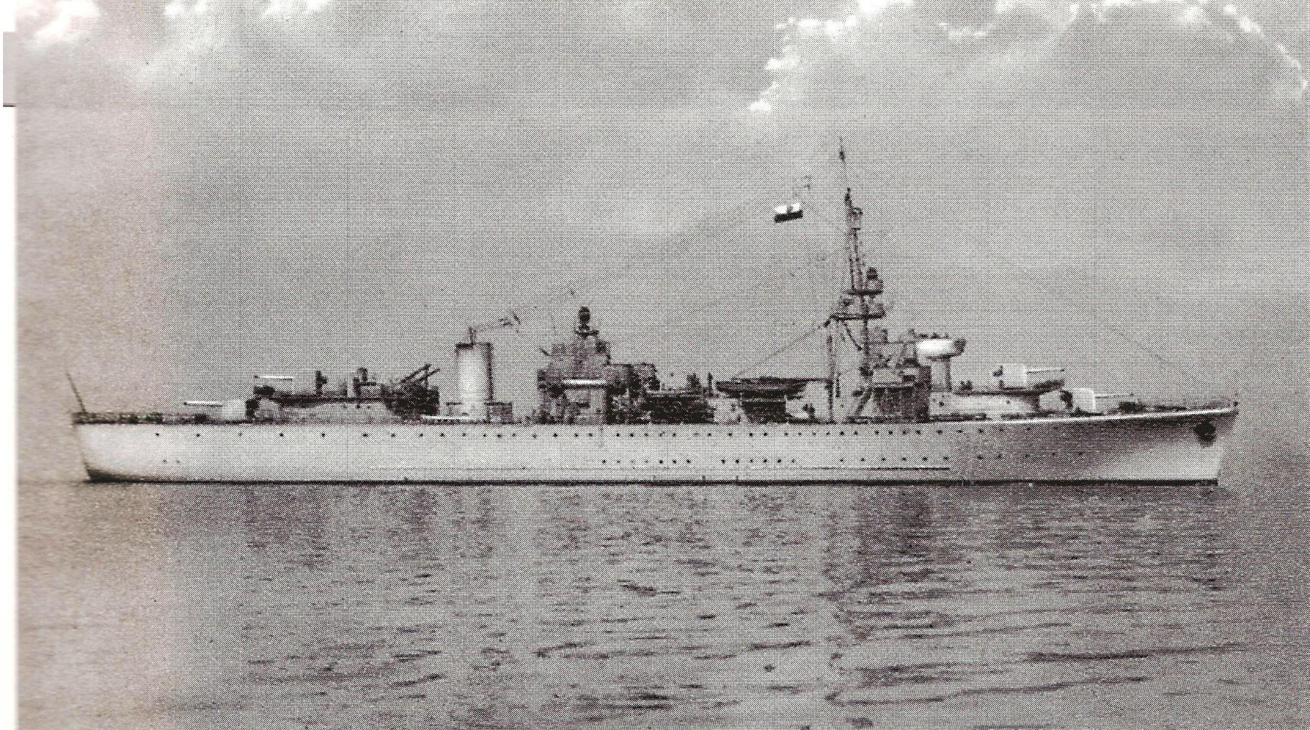
Kotwiczna mina morska wz. 08.

Rys. L. Komuda

Przy analizie walorów taktyczno-technicznych stawiacza min, należy wspomnieć o stanie liczebnym jego załogi. Według projektu (specyfikacji) załoga miała liczyć 12 oficerów, 6 chorążych, 62 starszych i młodszych podoficerów oraz 82 marynarzy. Razem 162 osoby. W rzeczywistości etatowy stan załogi, w okresie międzywojennym, wynosił 205-210 ludzi. Bywały okresy, że liczba zaokrętowanych była jeszcze większa. Jak już wspomniano, *Gryf* dysponował możliwością pomieszczenia około 100 podchorążych (po zdjęciu części torów minowych we wnętrzu kadłuba).

Kolorystyka *Gryfa* od wejścia do służby w lutym 1938 roku do zatopienia okrętu w pierwszych dniach września 1939, nie uległa zmianie. Część podwodna kadłuba była czerwona, powyżej pomalowano go na kolor jasnoszary. Pokład był metalowy, malowany na kolor czerwonobrązowy. Kotwice i dziobową windę kotwiczną oraz windę rufową pomalowano na czarno, tak samo łańcuchy kotwiczne, stopery łańcucha i polery. Nadbudówki i maski armat artylerii głównej oraz same działa kal. 120 mm pomalowano na kolor jasnoszary, w tymże kolorze był też komin. Motorówki i łodzie miały dna pomalowano na czerwono, zaś powyżej linii wodnej były jasnoszare.

Na skutek powstałych opóźnień z oddaniem przez stocznię okrętu do służby, strona polska podjęła kroki o wyegzekwowanie odszkodowania z tytułu kary umownej. Aby temu zapobiec, do Warszawy przyjechał dyrektor stoczni Normanda, Ferdinand Fenaux. Rozmowy okazały się pomyślne dla Francuzów. Obie strony doszły do porozumienia w kwestii opóźnień spowodowanych strajkami (co potraktowano jako siłę wyższą), jak również niektórymi zmianami w budowie. W konsekwencji tego stocznia Normanda wypłaciła karę umowną w wysokości około 50 000 franków francuskich (wg kursu z 1938 r. 100 fr. fr. = 15,31 zł), czyli około 7655 zł.



Sylwetkowe ujęcie stawiacza min – pocztówka Ligii Morskiej i Kolonialnej.

ORP *Gryf* w okresie przed wybuchem wojny

Powitanie stawiacza min w Gdyni

Po krótkim postoju w Göteborgu i załadowaniu amunicji, blisko 40 miesięcy od dnia położenia stępki, 6 marca 1938 roku, o godz. 08.30, największy okręt bojowy PMW, przybył do Gdyni. Powitanie miało uroczysty charakter. Okręt witany był przez przedstawicieli KMW, jak również przez mieszkańców Pomorza, którzy licznie przybyli na długo oczekiwaną uroczystość. *Gryf* wywołał zrozumiałe zainteresowanie i zaskoczenie. Zaskoczenie to wynikało z odmiennej sylwetki stawiacza min w porównaniu do innych okrętów wojennych. Już podczas tego powitania padło wiele słów krytyki i taniej złośliwości.

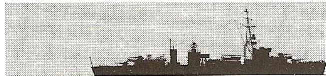
Znany przedwojenny publicysta morski, inż. Julian Ginsbert (piszący też pod pseudonimem «Jim Poker»), tak komentował na łamach „Morza" przybycie *Gryfa* do Polski:

6 marca 1938 roku o godz. 08.30 salut admiralski 13 strzałów oznajmił, że oto przybył Polsce nowy okręt wojenny – największy z istniejących dotychczas. ORP Gryf *przezwyciężywszy silne sztormy na morzach Północnym i Bałtyckim, zacumował się szczęśliwie w Gdyni. (...)*

Na Gryfie *symbolizującym ziemię pomorską, boć to Pomorze ma przecież „Gryfa" w herbie, kończy się seria okrętów nawodnych, budowanych w tak zwanej drugiej transzy – między 1934 a 1938 rokiem. W budowie są jeszcze okręty podwodne* – Orzeł *i* Sęp (pierwszy, zbudowany w holenderskiej stoczni Koninklijke Maatschappij de Schelde we Vlissingen, był później dumą floty, zaś drugi powstał w Rotterdamsche Droogdok Maatschappij w Rotterdamie – przyp. M.B.). *Jednak kto by powiedział, że* Gryf *jest, w porównaniu do okrętów innych państw, okrętem małym i że jego 2250 ton, to zaledwie jedna dziesiąta jakiegoś pancernika* (relacja Juliana Ginsberta była dużym uproszczeniem – francuskie pancerniki typu *Dunkerque* miały po 26 500 ton wyporności, niemieckie „kieszonkowe" typu *Deutschland* od 11 700 do 12 100 ton, niemieckie typu *Scharnhorst* 31 850 ton, radzieckie typu *Gangut* od 23 370 do 23 606 ton, zaś brytyjskie typu *Nelson* 33 950 ton i typu *King George V* – około 35 000 ton – przyp. M.B.) *– ten miałby tylko słuszność tylko pozornie. Albowiem w dziedzinie obrony wybrzeża* Gryf *stanowi czynnik poważny i nowoczesny. On to – jako stawiacz min – zagrodzi w razie potrzeby drogę do Gdyni. W ciągu kilku godzin może postawić swe miny, których trałowanie (wydobywanie) nie będzie łatwe. (...)*

Na pierwszy rzut oka sylwetka Gryfa budzi zdziwienie. Przyzwyczajeni jesteśmy do innego rodzaju okrętów wojennych, bardziej smukłych, jeśli tak rzec można. Maleńki kominek na rufie też nie przemawia nam do przekonania. Dopiero gdy podejdziemy bliżej, zdziwienie zamienia się w podziw. Sześć dział dalekonośnych w dwóch potrójnych bateriach, cztery działa przeciwlotnicze (2 × 2, sprzężone parami – przyp. M.B.), *karabiny maszynowe, granaty głębinowe* (autor miał widocznie na uwadze miny morskie wz. 08, bo przecież nie mogło mu chodzić o bomby głębinowe, których Gryf nigdy nie miał – przyp. M.B.), *no i istny dworzec kolejowy z torami i zwrotnicami... dla min – wyglądają imponująco. A kominek jest dlatego mały, że Gryf jest okrętem motorowym i zamiast turbin posiada silniki Diesla o mocy 6000 KM. Jest więc ekonomiczny i dalekosiężny.*

W czasie pokoju Gryf ma służyć jako pływająca szkoła dla starszych roczników podchorążych. Są więc w nim pomieszczenia dla podchorążych i wykładowców. Pomieszczenia zupełnie inne niż na staruszce Wilii, czy na innych okrętach, nie przystosowanych do szkolenia. Okręt ten odgrywać będzie poważną rolę wychowawczą przyszłego pokolenia oficerów Polskiej Marynarki Wojennej.



W kręgach oficerów PMW podkreślano dwie zasadnicze wady okrętu: masywną i nadmierną, wystającą nad wodę sylwetkę, co czyniło go łatwym celem dla artylerii przeciwnika oraz małą prędkość, osiągającą zaledwie 20 węzłów.

Na *Gryfie* pozostał jeszcze Albert Montier, reprezentujący stocznię Normanda, mający na celu „wyłapanie" podczas podróży do Polski wszystkich usterek. Na okręcie przebywał do 28 maja. Także przedstawiciel szwajcarskiej firmy Sulzer, p. Picard od 28 lutego do 10 marca sprawdzał stan i sprawność obu silników głównych.

Do końca marca 1938 roku *Gryf* udostępniony został zwiedzającym. Dla wielu wycieczek krajowych i zagranicznych pobyt na nowoczesnym stawiaczu min należał z pewnością do niezapomnianych atrakcji.

Na przełomie marca i kwietnia dokonano na *Gryfie* uzupełnienia załogi. O swych pierwszych wrażeniach na pokładzie nowego okrętu wspomina mar. Franciszek Dąbek, pełniący wówczas obowiązki minera:

Okręt, przyznam się, zrobił na mnie złe wrażenie. Gryf *był zaniedbany. W ruch poszły szczotki druciane, pędzle i farba. Dużo pracy kosztowało załogę nim stawiacz min doprowadzony został do należytego porządku. Wiedzieliśmy, że to będzie nasz przyszły dom. Załoga starała się pracę wykonać szybko, sprawnie i dokładnie.*

Mat Antoni Ratajczak był „etatowym" fotografem na stawiaczu min *Gryf*. Tu – jeszcze jako st. mar. – stoi wśród podwójnych rufowych torów minowych. Widać ich dosyć lekką konstrukcję (mimo że były zdejmowane) i wcale nie można się dziwić, że inż. J. Ginsbertowi skojarzyły się z dworcem kolejowym. Można zauważyć głośnik okrętowy, fragment dalmierza oraz jedną z czterech czerpni powietrza do maszynowni.



Wiele gorzkich słów pod adresem *Gryfa* padło ex post w 1957 roku z ust kontradm. w st. spoczynku Włodzimierza Steyera:



Pamiątkowe zdjęcie „kominka" (datowane na kwiecień 1939 r.).

(...) Fachowiec natychmiast po rzuceniu okiem na sylwetkę okrętu stwierdziłby: opancerzenie – zero, zwartość niedostateczna, cyrkulacja prawdopodobnie duża, czyli reasumując wspaniały kąsek dla torpedy. Wydawało się, że projektodawca-konstruktor poczuł natchnienie, przyglądając się rzecznej barce motorowej. Była to rzeczywiście wyrośnięta barka z blachy stalowej, dostatecznie jednak mocna, aby wytrzymać instalację i salwy 6 dział [kal.] *120 mm (typ niszczyciel miał 7-120 mm), z komorami amunicyjnymi i ciężarem 300 min na pokładzie rufowym*[25].

Pomost dowódcy znajdował się mniej więcej na jednej trzeciej długości od dziobu, na śródokręciu była artyleria plot. (w rzeczywistości oba dwulufowe NKM-y plot. kal. 13,2 mm zainstalowano na bocznych skrzydłach głównego stanowiska dowodzenia, zaś dwa podwójne działka plot. kal. 40 mm były na pokładzie nadbudówki rufowej), *a na jednej trzeciej długości od rufy stał komin do wyciągu spalin napędu dieslowskiego (marki Sulzer). W wartościach okrętu najlepiej orientowała się jego załoga, która w dni uroczyste zwiedzającym gościom przedstawiała go jako „nasz krążownik", w dni powszednie natomiast Gryf musiał się zadowolić określeniem „nasza tratwa"*[26]

W podobnym tonie brzmi wypowiedź kmdra dypl. Jerzego Kłossowskiego na łamach książki „Wspomnienia z Marynarki Wojennej":

Powstał istny dziwoląg, który z jednej strony miał być okrętem reprezentacyjnym, jakby krążownikiem, z drugiej strony okrętem szkolnym, a wreszcie dużym minowcem (stawiaczem min – przyp. red.) *mieszczącym w sobie* (precyzyjniej: połowę we wnętrzu kadłuba, połowę na pokładzie – przyp. red.) *do 600 min.*

Również prasa niemiecka, po zbudowaniu *Gryfa*, ogłosiła ironiczne wzmianki stwierdzające, że:

(...) jeśli Polska będzie takie okręty budować jak ORP Gryf, *to nie będą one groźne.*

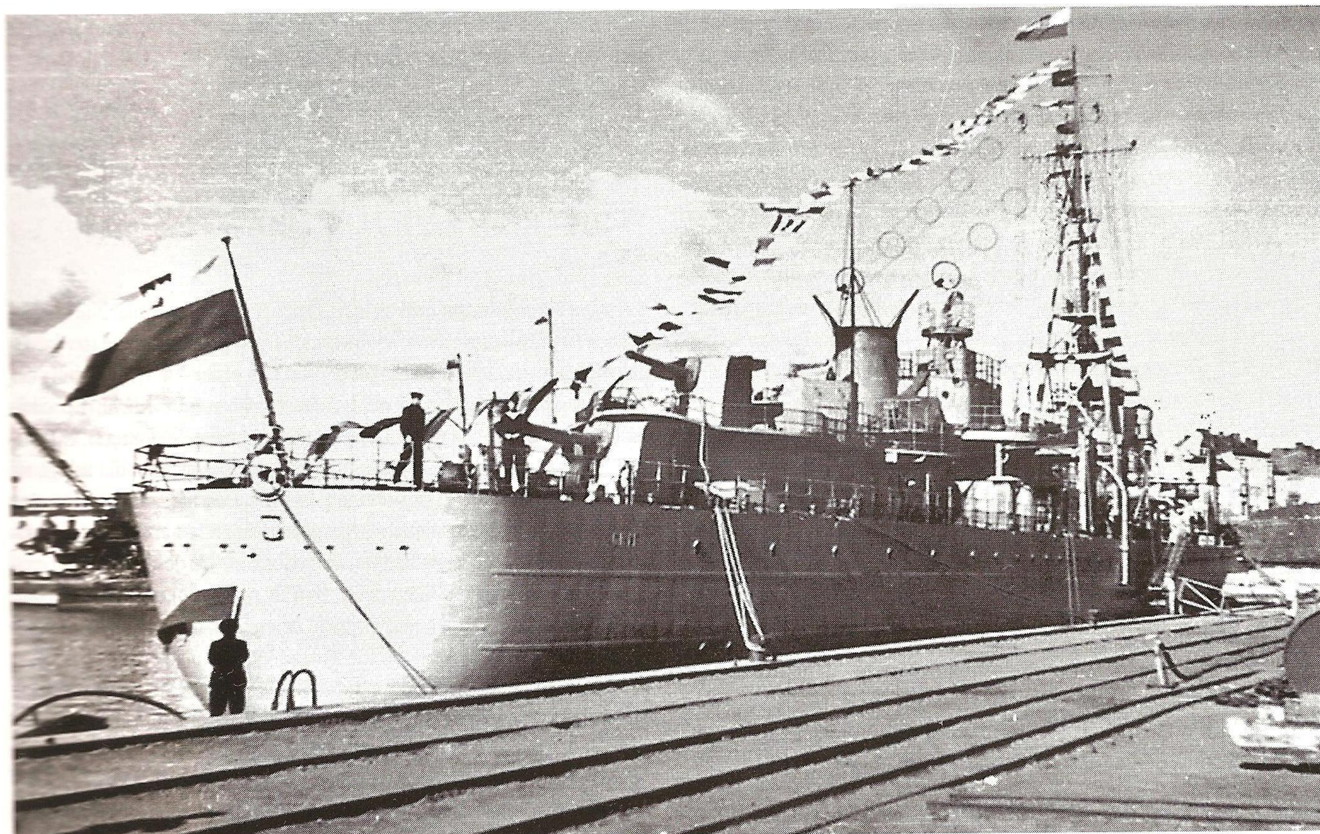
O ocenę przydatności i wykorzystania nowej jednostki dla potrzeb PMW, pokusił się wspomniany już Stanisław Mieszkowski[27] który tak pisał w 1947 roku:

Okręt miał połączyć w sobie dwa cele – być stawiaczem zdolnym do szybkiego postawienia 300 (a nawet 600 – przyp. red.) *min galwaniczno-uderzeniowych, a jednocześnie służyć jako okręt szkolny dla Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.*

[25] Chodziło tu wyłącznie o miny zabierane do wnętrza kadłuba, składowane w komorze minowej – przyp. red.

[26] Wśród moich korespondentów – oficerów, podoficerów i marynarzy z *Gryfa*, ani razu nie spotkałem się z takim zarzutem, jaki wynikał ze słów Steyera! Pikanterii tym niesprawiedliwym chyba twierdzeniom dodaje fakt, że był on przewodniczącym Komisji Odbiorczej *Gryfa* i jako taki podpisywał protokół odbioru okrętu w styczniu 1938 r.

[27] W 1938 r. jako kpt. mar. w SPMW, był d-cą oddziału podchorążych i etatowym d-cą kanonierki ORP *Generał Haller*, do 3 września 1939 roku dowodził Grupą Kanonierek. W 1947 r. był kmdrem por. i pierwszym komendantem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni oraz jej dyrektorem nauk. – przyp. M.B.



Gryf od rufy. Widoczne wzdłużne szwy nitowanych blach, podwójna i pojedyncza armata kal. 120 mm, a dalej charakterystyczny komin. Wielka gala banderowa z okazji święta państwowego – święta Konstytucji 3 Maja. Gdynia 1938 r.

Cel drugi technicznie został całkowicie osiągnięty – instalacja i wyposażenie okrętu dawały niezawodną gwarancję wspaniałego i wszechstronnego wyszkolenia nawigacyjnego zaokrętowanym na nim podchorążych.

Gryf *miał co roku płynąć na dalekie, wielomiesięczne podróże oceaniczne z drugim rocznikiem morskim wspomnianej szkoły. Uczniowie posiadali na okręcie własny, obszerny, drugi pomost nawigacyjny z kompletem najnowszego i całkowicie zelektryfikowanego wyposażenia nawigacyjnego, z logami, sondami, wykreślaczem kursu i repetytorami; na pomoście tym podchorążowie prowadzili całkowicie samodzielną i niezależną od właściwego prowadzenia* (dowodzenia – przyp. M.B.) *okrętu nawigację szkolną. Z obszernych dwu międzypokładów można było na czas podróży szkolnej zdejmować z łatwością* (? – pyt. M.B.) *poczwórne tory minowe i w ten sposób uzyskiwało się dwa przestronne i luksusowe pomieszczenia dla przeszło 100 podchorążych.*

Uzbrojenie artyleryjskie okrętu odpowiadało sile dużego niszczyciela i składało się z 6 armat [kal.] *120 mm Boforsa, wyposażonych w najnowocześniejszy naówczas system kierowania ogniem* (mimo że same działa były proste w obsłudze, nie należały w rzeczywistości do nowoczesnych, nie można było tego tym bardziej powiedzieć o systemie kierowania ich ogniem – przyp. M.B.). *Obronę przeciwlotniczą stanowiły dwie dwulufowe* [pół]*automatyczne armaty Boforsa* [kal.] *40 mm chłodzone wodą oraz cztery dwulufowe N.K.M.* (w istocie dwulufowe NKM-y były dwa – przyp. M.B.) *kalibru 13,2 mm. Instalację tę uzupełniały dwa reflektory bojowe* [o średnicy lustra] *75 cm, dalekomenderowane w podniesieniu i kierunku, dwa czterometrowe* (w rzeczywistości trzymetrowe – przyp. M.B.) *dalmierze stereoskopowe oraz poczwórny komplet wymiany trójskładnikowych fumatorów*[28]. *Okręt nie posiadał uzbrojenia torpedowego* (okazuje się, że taki projekt był rozpatrywany w okresie pomysłu zainstalowania na okręcie katapulty z wodnosamolotem Nikol A-2 – przyp. M.B.) *i wyrzutni bomb głębinowych. Dwa szwajcarskie motory* [silniki] *Sulzera (...) umożliwiały mu rozwinięcie stosunkowo skromnej jak na okręt wojenny prędkości 20 węzłów, co wykluczało przy jego tonażu atak torpedowy i przeciwpodwodny* (i tak nie miał zresztą ani wyrzutni torpedowych, ani bomb głębinowych).

Potężne agregaty poruszały wytwarzaną energią elektryczną stery (autora wspomnień zawiodła widocznie pamięć, gdyż ster był tylko jeden – przyp. M.B.), *windy, dźwigi, podnośniki amunicyjne, pompy chłodzące dział[ek] przeciwlotniczych i wiele innych mechanizmów z elektrycznym ogrzewaniem okrętu włącznie.*

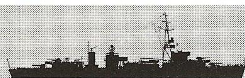
Okręt posiadał zasięg umożliwiający mu więcej niż podróż dookoła świata bez uzupełniania paliwa (jest to całkowita nieprawda, zważywszy, że 9500 Mm to 17 600 km, a obwód Ziemi wynosi na równiku 40 000 km; możliwa byłaby co najwyżej podróż dookoła Antarktydy).

Niestety nie udało się ani jednemu rocznikowi odbyć transoceanicznej podróży[29] *na tym wspaniałym, z punktu widzenia szkolnego okręcie* (do wybuchu wojny zaledwie dwa roczniki podchorążych odbyły na nim praktyki letnie, i to tylko na Bałtyku).

Przezwisko „wyrośniętej barki rzecznej" nadane mu przez jednego ze starszych „kawalerzystów" – wspomina ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz – *było zupełnie nieuzasadnione. Gdyby on i jemu podobni entuzjaści niszczycieli i ich zgrabnych sylwetek porównali* Gryfa *z innymi stawiaczami min marynarek świata z większym doświadczeniem i tradycją*

[28] Urządzenia do sztucznego wytwarzania dymu; pod działaniem sprężonego powietrza mieszanka dymotwórcza wyrzucana jest na zewnątrz fumatorów, co w efekcie powoduje jej rozdrobnienie i powstanie mgły; fumatory stosowane były do tworzenia zasłon dymnych w celach maskowania.

[29] Gwoli informacji wspomnijmy, że 7 maja 1930 r. pod dowództwem kpt. mar. Stefana de Waldena szkuner PMW ORP *Iskra* z 20 podchorążymi SPMW rozpoczął pierwszą, i w konsekwencji jedyną, podróż oceaniczną przed wybuchem II wojny światowej. Trasa długości 12 300 Mm wiodła przez Wyspy Kanaryjskie, Kubę i wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Wyprawa zakończyła się 23 października 1930 r.



niż nasza, pewnie by zmienili zdanie. Zarzut, że szybkość [prędkość] Gryfa *była za mała też nie wytrzymuje logicznego podejścia do tej sprawy. W naszej sytuacji przedwojennej, wobec olbrzymiej przewagi sił marynarki niemieckiej i sowieckiej, nie było mowy o tym, by Gryf mógł stawiać miny gdziekolwiek indziej niż w Zatoce Gdańskiej, gdzie odległości liczyło się raczej w dziesiątkach mil, a nie w setkach. Stąd szybkość* Gryfa *nie była najważniejszym czynnikiem. Zainstalowanie stosunkowo niewielkich silników Diesla, zamiast potężnych turbin i kotłów, zaoszczędziło wielu ton wyporności, które zostały zużyte na przystosowanie okrętu do celów szkoleniowych i zainstalowanie artylerii podobnej jak na niszczycielach, co było bardzo przydatne dla szkolenia oficerów i załóg dla innych okrętów floty. Rozwiązanie takie podyktowane było warunkami ekonomicznymi kraju i wrogim ustosunkowaniem się ministra spraw wojskowych* [gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego]. *Kontradmirał Świrski musiał wręcz walczyć o każdą złotówkę dla Marynarki Wojennej.*

Po przyjściu *Gryfa* do Gdyni, część załogi otrzymała krótkie urlopy. Urlop taki dostał też dowódca okrętu. Nie zapomniano o awansach dla podoficerów i marynarzy, które ogłoszono w Rozkazie szefa KMW Nr 11 z dnia 1 kwietnia 1938 roku, a dla oficerów w Rozkazie Nr 13 z 5 kwietnia. Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej mianowani zostali: kapitanem marynarki – por. mar. Józef Mostowik, zaś porucznikiem marynarki – ppor. mar. Konrad Wachtel.

Od 1 kwietnia decyzją szefa KMW, kontradm. Jerzego Świrskiego, *Gryf* uznany został wydzieloną jednostką administracyjną.

Czas służby

Ponieważ na stawiaczu min było jeszcze wiele prac porządkowych, z dniem 1 maja 1938 roku *Gryf* został przesunięty do I rezerwy. W tym czasie jednostkę wizytowało wielu wyższych oficerów Marynarki Wojennej. Z tego też powodu na okręcie był m.in. szef Sztabu Dowództwa Floty, kmdr dypl. Marian Majewski.

Opiekę i patronat nad *Gryfem* objęło społeczeństwo Ziemi Nowogródzkiej[30]. Podczas jednej z wizyt goście przywieźli jako prezent dla dowódcy okrętu (był nim wówczas kmdr por. dypl. Roman Stankiewicz), wielkie rogi jelenia, które zostały powieszone w mesie oficerskiej. Na temat owych rogów, krążyły przez wiele miesięcy wśród załogi różne anegdoty.

Najpilniejszym zadaniem dla młodej załogi było zgranie się i opanowanie wszystkich elementów służby bojowej na morzu. W związku z tym zaokrętowani byli czasowo na *Gryfie* specjaliści, na których spadł obowiązek prowadzenia szkolenia i podnoszenia kwalifikacji marynarzy. Jednym z pierwszych był kmdr ppor. Wojciech Francki, oficer artylerii ze Sztabu Dowództwa Floty. Przez dwa dni, 31 maja i 1 czerwca 1938 roku, na *Gryfie* przebywał dowódca Dywizjonu Okrętów Podwodnych, kmdr por. Aleksander Mohuczy. W dniach od 19 do 22 czerwca okręt wizytował zastępca szefa Sztabu Dowództwa Floty, kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski, który za nieco ponad dziewięć miesięcy objął dowództwo stawiacza min.

Gryf wychodził w morze we wtorki rano, a wracał do portu na Oksywiu w piątki po południu. Każdy dzień obfitował w ćwiczenia: zacumowania i odcumowania od nabrzeży, zakotwiczenia i odkotwiczenia, alarmy – „człowiek za burtą", alarmy awaryjne (sterów, maszyn, pożarowy, gazowy i wodny), a także alarmy opuszczenia okrętu. Wreszcie alarm bojowy i jego odmiany: przeciwlotniczy, stawiania min, desantowy, itd. Wszystkie warianty wymagały dobrego zgrania załogi. Kulminacją tych ćwiczeń było ostre strzelanie, prowadzone w Zatoce Gdańskiej lub Puckiej.

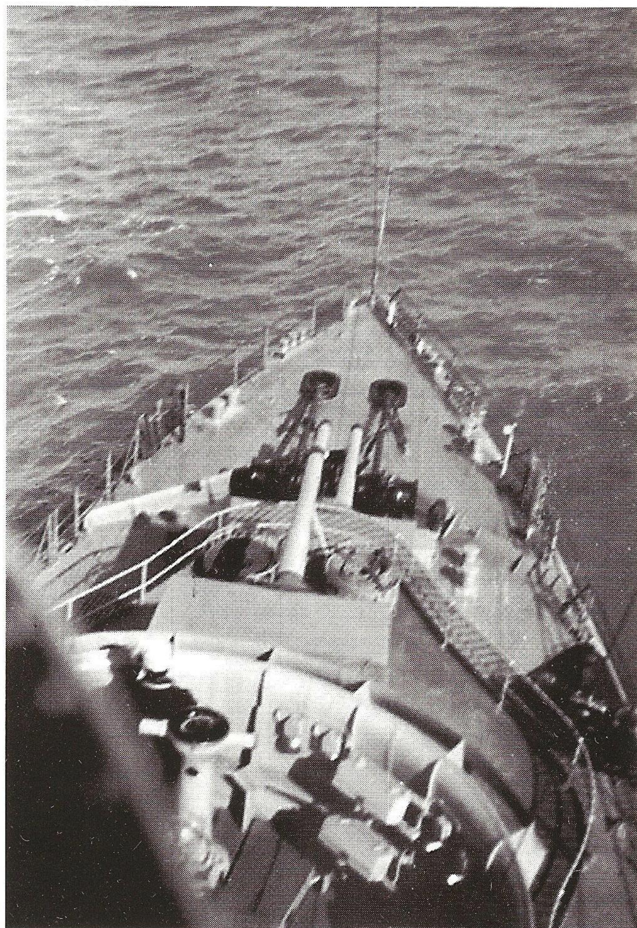
O pozorowanych walkach z niemieckimi samolotami wspomina mar. Witold Czajczyński:

> *Podczas rutynowych rejsów na Bałtyku samoloty niemieckiego lotnictwa cywilnego przelatywały nisko, prowokacyjnie, nad naszym okrętem. My kierowaliśmy lufy 40 mm Boforsów na nich, co było dla nas dobrym sprawdzianem gotowości bojowej. Podczas pozorowanego strzelania ze wszystkich dział [kal.] 120 mm, w komorach amunicyjnych gasły światła.*

Na okręcie ważną funkcję pełni kucharz i jego kuchnia. Nie inaczej było na *Gryfie*. W części nadbudówki śródokręcia znajdowały się trzy kuchnie: oficerska, podoficerska i marynarska. Oficerska – w tym kuchnia dla dowódcy okrętu – była na lewej burcie stawiaczu min. Kuchnia podoficerska (bosmańska) znajdowała się na prawej burcie śródokręcia, zaś marynarska na lewej burcie. W celu przygotowania prowiantu dla załogi, na okres jednego miesiąca, powoływany był komisarz nadzorujący również gotowanie posiłków. Kuchnia marynarska nie różniła się wiele od podoficerskiej. Różnica polegała na tym, że podoficerowie dopłacali po 20 groszy do każdego obiadu i mieli deser. Bywały przypadki, że podoficerowie zamieniali się posiłkami z marynarzami celem urozmaicenia. Dla dowódcy i całej grupy oficerów gotowano zawsze lepsze obiady.

Ponieważ ORP *Gryf* dysponował nowoczesnym wyposażeniem, w lipcu 1938 roku odbyły się na okręcie zajęcia Wyższego Kursu Taktycznego, w którym uczestniczyło sześciu oficerów[31]. Komendantem kursu

Widok na główne stanowisko dowodzenia i dziób ORP *Gryf* ze stanowiska obserwacyjnego na maszcie.



---

[30] K. Iwański zaokrętowany na *Gryfie* od marca 1938 r., przypomina sobie dwa takie spotkania z delegacją patronacką okrętu. Goście podejmowani byli przez ówczesnego dowódcę w jego mesie.

[31] Wyższy Kurs Taktyczny rozpoczął się 1 stycznia 1938 i trwał do 31 marca 1939 r. Słuchaczami kursu byli: kmdr ppor. Brunon Jabłoński, kpt. mar. Bogusław Krawczyk, kpt. mar. Stanisław Lasocki, kpt. mar. kontr. Wiktor Łomidze, kpt. mar. Wiktor Pstruszeński i kpt. mar. Tadeusz Wysocki.



Komandor por. Tadeusz Stoklasa, późniejsza fotografia, gdy był kmdrem dypl.

był kmdr por. Tadeusz Stoklasa, zaś jego zastępcą kmdr ppor. Romuald Gintowt-Dziewałtowski.

Prawie w tym samym czasie doszło na *Gryfie* do zmian personalnych w obsadzie oficerskiej. Na miejsce dotychczasowego oficera sygnałowego, por. mar. Maracewicza, który otrzymał przydział na żaglowiec szkolny PMW ORP *Iskra*, przybył z tejże jednostki, por. mar. Adam Jagielski. W dniu 25 maja obowiązki I oficera mechanika przejął od kpt. mar. inż. Trzebińskiego kpt. mar. inż. Józef Sielanka. Zaś na miejsce chor. mar. Leszczyńskiego funkcję II mechanika przyjął 13 sierpnia por. mar. inż. Tadeusz Sukiennik. Porucznik mar. Wachtel pełniący dotychczas obowiązki (p.o.) oficera minowego mianowany został, z dniem 29 lipca, I oficerem broni podwodnej (nastąpiła bowiem zmiana w dotychczasowym nazewnictwie).

Nieoficjalne wizyty zagraniczne

Mimo że *Gryf* był jednostką reprezentacyjną i największym okrętem bojowym (hulk ORP *Bałtyk* był większy) w naszej flocie, nigdy (!) nie złożył oficjalnej wizyty w którymkolwiek z portów zagranicznych. Wybuch wojny przekreślił plany na dalekie rejsy szkoleniowe z podchorążymi. Pewnym wyjątkiem były wyprawy do Zatoki Fińskiej i Botnickiej, które odbyto w latach 1938 i 1939. Szóstego czerwca 1938 roku *Gryf* znalazł się na wodach estońskich i zakotwiczył na redzie Tallina. Podczas postoju, do burty stawiacza min podpływały motorówki i statki przybrzeżne. Nieoficjalną wizytę w stolicy Estonii złożył kmdr ppor. Stanisław Dzienisiewicz. Dowódca *Gryfa* spotkał się z gospodarzami miasta i po krótkim spotkaniu zaprosił ich na pokład polskiego okrętu. W ramach rewizyty goszczono kilkuosobową delegację. Z tej okazji przygotowano też skromny poczęstunek. W Tallinie kupiono tonę cukru. Zakup ten poparł por. intendentury Jan Pielat, który przekonał dowódcę okrętu o oszczędnościach z tego płynących. W Polsce istniał wtedy m.in. monopol cukrowy i związana z tym akcyza.

Po powrocie do Gdyni, na stawiaczu min zaokrętowana została grupa podchorążych z oficerem kursowym, kpt. mar. Janem Tchórznickim. W ramach szkolenia podchorążych ORP *Gryf* kilkakrotnie wychodził na krótkie rejsy ćwiczebne po Bałtyku.

Siódmego sierpnia 1938 roku okręt znów znalazł się na wodach estońskich. Tym razem do Tallina wybrali się oficerowie. Powrócili w towarzystwie pięciu urodziwych Estonek. Towarzystwo kobiet na *Gryfie* było miłym akcentem tego rejsu. Załoga postój na redzie wykorzystała na kąpiel w morzu.

W drodze do Estonii doszło do niespodziewanego spotkania. Na pokładzie *Gryfa* goszczono gen. bryg. Władysława Bortnowskiego[32] z adiutantem. Generał w celach turystycznych żeglował na wodach Zatoki Fińskiej. Z powodu jakiś dolegliwości zdrowotnych zdecydował się chwilowo opuścić jacht i przenieść się na *Gryfa*.

Członek załogi, st. mar. Michał Majewicz, jest przekonany, że do wspomnianego rejsu szkoleniowego doszło za sprawą morderstwa, jakie popełnione zostało na osobie cywilnej. W zabójstwo wplątany był jakoby jeden z marynarzy[33].

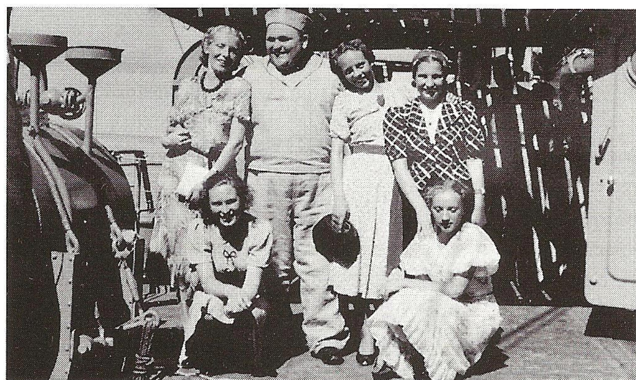
O ile sobie przypominam był taki wypadek. Gdzieś w Rumi-Zagórzu. W niedzielę, na zabawie, doszło do awantury pomiędzy marynarzem a cywilem. Wynik – zginął największy bandzior. Nie udowodniono kto był sprawcą. Mimo to dowódca Floty wysłał nas na cały miesiąc w morze. Nie wolno było nigdzie zawijać do portu. Był to tzw. dziki rejs. Popłynęliśmy aż pod Finlandię i Estonię.



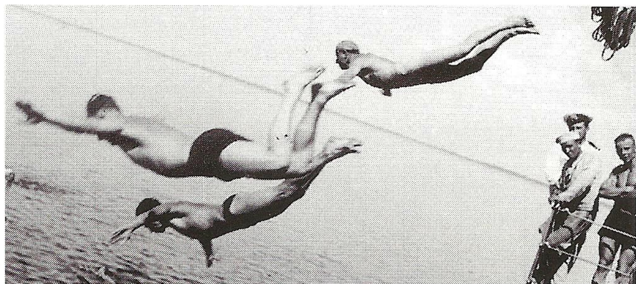
Załoga stawiacza min *Gryf* w 1938 r. podczas sierpniowego rejsu na wodach estońskich; czwarty od lewej stoi mat Andruszkiewicz.

Podczas przymusowego (?) rejsu załoga ćwiczyła wszystkie alarmy, w szczególności alarm „człowiek za burtą". Po odbyciu szkolenia okręt wrócił na Oksywie.

Jeszcze w sierpniu 1938 roku *Gryf* poszedł na krótko do doku pływającego w Stoczni Gdyńskiej[34]. Stoczniowcy dokonali sprawdzenia dna jednostki, a załoga oczyściła burty z wodorostów i skorupiaków (pąkli).



Mat Andruszkiewicz – najgrubszy marynarz w przedwojennej PMW – w otoczeniu pięciu urodziwych Estonek. Zdjęcie wykonano podczas drugiej (sierpień 1938 r.) nieoficjalnej wizyty w Tallinie.



Postój na wodach estońskich był dla marynarzy okazją do krótkiej kąpieli. Oryginał fotografii jest podpisany na odwrocie: Arensburg 7 sierpień 1938 r. Arensburg (dzis. Kuressaare), to największe miasto na wyspie Ozylia (dzis. Sarema).

32 Gen. Bortnowski w tym okresie był w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych. Jako szef Komisji Rozbudowy MW – był służbowo związany z PMW.

33 Brak jest potwierdzenia tych informacji. Możliwe, że ów incydent rzeczywiście miał miejsce i że kontradm. Unrug wydał rozkaz o wypłynięciu. Sprawa wymaga dalszego wyjaśnienia.

34 Następne dokowanie Gryfa odbyło się już we własnym doku MW. W dniu 26 listopada 1938 roku zwodowano zmontowany na plaży w Gdyni-Oksywiu przez załogę WPMW z elementów zakupionych w Niemczech dok pływający o nośności 5000 t. Zapewnił on całej flocie dokowania we własnej, nowej stoczni, utworzonej na bazie WPMW.

Mechanicy otrzymali polecenie przeglądu głównych silników napędowych. Powodem dokowania było dość poważne uszkodzenie dziobu. Podczas podchodzenia do nabrzeża, maszyny nie zaskoczyły na komendę „wstecz" i okręt siłą bezwładności uderzył w nie.

We wrześniu 1938 roku inspekcji okrętu dokonał dowódca Floty, kontradm. Józef Unrug. Podczas kilkudniowej wizytacji najwięcej czasu spędził w mesie dowódcy okrętu. W tym czasie na pokładzie nad pomieszczeniem dowódcy rozłożono gumowe chodniki, aby tupotem nóg nie przeszkadzać w ważnych obradach. Od momentu wejścia admirała na okręt, na maszt wciągnięto flagę dowódcy Floty. Marynarze wykazali się wysokim wyszkoleniem podczas wszystkich alarmów bojowych. Unrug złożył pochwałę na ręce kmdra ppor. Dzienisiewicza, wyrażając swoje zadowolenie w doprowadzeniu stawiacza min i jego załogi do „gotowości bojowej".

Czas wolny

Podczas pobytu w porcie lub na redzie członkowie załogi, którzy akurat nie mieli służby (czyli tzw. wolna burta), mogli udać się na przepustkę na ląd. Poza tym można było skorzystać z podręcznej biblioteczki lub potrenować na wiosłach i żaglach. W porcie wojennym Hel dla wszystkich marynarzy z Floty urządzano gry i zawody sprawnościowe.

Wspomniany już ppor. mar. lek. Tadeusz Dąbek, oprócz obowiązków medycznych przyjął funkcję oficera oświatowo-sportowego. Z jego to inicjatywy na *Gryfie* powstał chór marynarski; pomagał też przy doborze repertuaru z okazji wieczorków muzycznych, czy wreszcie dostarczał aktualną prasę. Dąbek do pomocy upatrzył sobie mata Sosnowskiego, bardzo zdolnego, oczytanego i koleżeńskiego, który był duszą wszystkich imprez. Na stawiaczu min powstał także zespół artystyczny. Składał się on z sześciu członków załogi, którym przewodził mat Omerlik, wychowanek cyrku Staniewskiego. W grupie tej występowali m.in. st. mar. Olearczyk i mat Ratajczak. W okresie letnim zespół dał kilka przedstawień dla załogi i podchorążych przebywających na kursie.

Z osiągnięć sportowych na uwagę zasługuje I miejsce w regatach wioślarskich, zorganizowanych z okazji Święta Morza. Szóstkę wioślarzy tworzyli: st. mar. Celejewski, st. mar. Światkowski, st. mar. Majewicz, mar. Czajczyński, mar. Gajewski i mar. Iwański. Wydarzenie to upamiętnione zostało okolicznościową tabliczką, umieszczoną na lewej burcie okrętu, przy wyjściu na pomost bojowy.



Na pierwszym planie kontradmirał Józef Unrug. Zdjęcie zostało wykonane podczas inspekcji stawiacza min przez inspektora armii, gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego 10 lutego 1939 r.

Starszy mar. Michał Majewicz pamięta wiele humorystycznych zdarzeń jakie miały wtedy miejsce na *Gryfie*:

Moim oficerem, a zarazem dowódcą broni podwodnej, był por. mar. Konrad Wachtel, zaś jego zastępcą bosman Kuczyński. Z porucznikiem Wachtlem, a właściwie jego „Fiatem", miałem następującą historię. Było to pewnej niedzieli, podczas pełnienia służby wraz z mar. Czajczyńskim i mar. Ciastoniem. Obaj koledzy byli bardzo silni i nie mając co robić, zeszli na molo, gdzie próbowali swoich sił chcąc podnieść „Fiata" por. Wachtla za zderzak. Ale im się to nie udało. Wołają więc mnie, a ja staram się go podnieść, co mi się w końcu udało. Mogłem go nawet i przewrócić. Patrzyli na to z podziwem. Weszliśmy na okręt, a w tym momencie wyszedł na pokład Wachtel, mówiąc: „No co Majewicz, ładny wózek?" Ja na to: „Taki wózek to ja bym przewrócił", na co porucznik dał zezwolenie. Więc schodzę po trapie, ale słyszę komendę odwoławczą. Koledzy musieli porucznikowi podszepnąć, że już próbowałem i jestem w stanie to zrobić.

Zmiany personalne

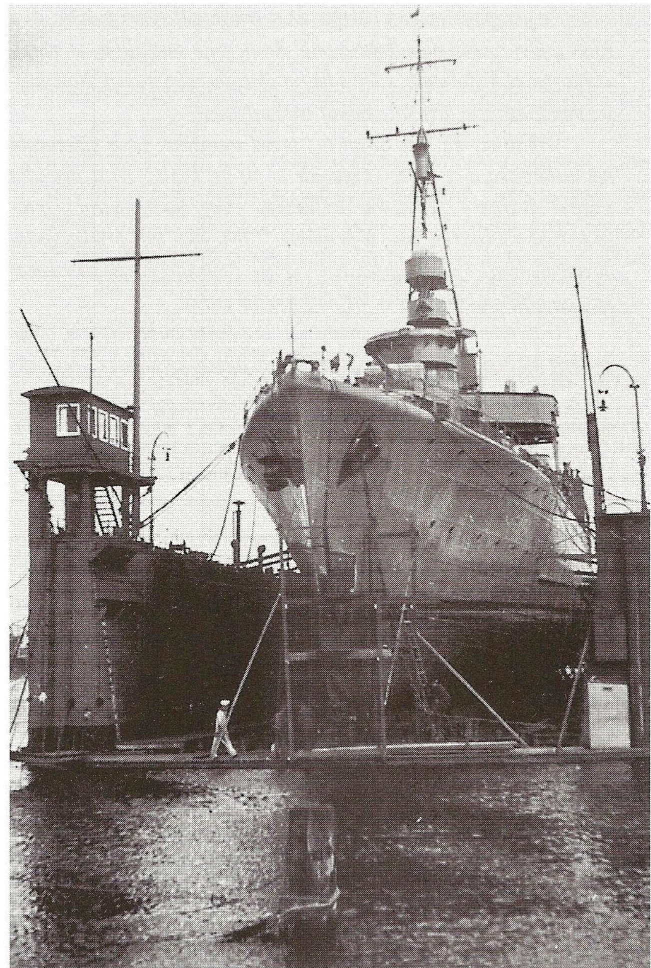
W dniu 16 września 1938 roku doszło do zmiany na szczeblu dowodzenia. Dowódca stawiacza min, kmdr ppor. Dzienisiewicz przekazał swoje obowiązki kmdrowi por. dypl. Romanowi Stankiewiczowi (Zarz. Biura Pers., L.dz. 2179/tj II-2 z dnia 8 września 1938 r.). Dzień wcześniej, z-ca dowódcy okrętu (z.d.o.), kpt. mar. Józef Puzyna zdał swą funkcję kpt. mar. Kazimierzowi Suliszowi. Według informacji S.M.

Gryf w całej swej okazałości stojący w doku pływającym Stoczni Gdyńskiej. Niewielki maszt z rejką nad dziobową armatą należał do doku co wyraźnie widać na zdjęciu na następnej stronie.





Sierpień 1938 r. *Gryf* w doku Stoczni Gdyńskiej...



... z powodu dość poważnego uszkodzenia dziobu (na zdjęciu widać naprawę płyty w rejonie wodnicy pływania). Równoległe z usuwaniem uszkodzeń dziobu, załoga oczyściła burty z wodorostów i skorupiaków (pąkli), a mechanicy przystąpili do przeglądu głównych silników napędowych.

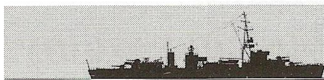
Piaskowskiego, z dniem 23 września, nastąpiła też zmiana personalna na stanowisku oficera sanitarnego. Okręt opuścił por. lek. Paweł Czajkowski, a na jego miejsce przybył w listopadzie 1938 roku ppor. mar. lek. (był na etacie kpt. lek.) Tadeusz Dąbek.

Zmiana na stanowisku dowódcy *Gryfa*, była pretekstem do przeprowadzenia inspekcji stawiacza min dokonanej przez kontradm. Unruga, w asyście oficera flagowego, por. mar. Zbigniewa Kowalskiego. Dzień inspekcji tak zapamiętał ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz:

> *Inspekcja odbyła się tuż po zmianie dowódcy* Gryfa. *Wszyscy na flocie obawiali się tego egzaminu sprawności i zmiana naszego dowódcy poważnie wzmogła uczucia.*

> *Ja w dodatku, gdy motorówka d-cy Floty zbliżała się do trapu* Gryfa, *biegnąc na swoje stanowisko, rozdarłem sobie płaszcz, co nie pomogło moim nerwom. W kilka minut po tym miałem okazję zamienić kilka słów z moim starszym kolegą z gimnazjum w Puławach, a obecnie oficerem flagowym [kontr]admirała Unruga, por. mar. Zbigniewem Kowalskim. Pokazałem mu mój rozdarty płaszcz, pytając co mam robić? Odpowiedział: „Unikaj admirała jak śmierci, bo jak cię zobaczy w rozdartym płaszczu będzie cię to kosztowało co najmniej tydzień kabinowego (aresztu – przyp. M.B.)". W czasie przeglądu załogi tak manewrowałem, aby admirał nie widział mnie z tyłu, gdzie mój płaszcz był rozdarty. Na szczęście manewry te były skuteczne. Admirał nie zauważył tego uszczerbku w umundurowaniu, a był znany z tego, że nic nie uszło jego uwadze.*

Stankiewicz Roman Wiktor, , Stankiewicz Roman Wiktor, ur. 19 lutego 1898 r. w Mitawie na Łotwie, zm. 26 listopada 1940 r., zginął wraz z patrolowcem pomocniczym Médoc po storpedowaniu go przez niemiecki samolot w kanale La Manche; kmdr por. dypl.; w 1917 r. ukończył Korpus Kadetów w Pskowie i Morski Korpus w Petersburgu, służył w rosyjskiej marynarce wojennej; od lipca 1919 r. przyjęty w stopniu por. mar. do PMW, służył następnie w Batalionie Morskim; w 1920 r. członek Komisji Nadzoru Budowy Monitorów w Gdańsku; od grudnia 1920 do lipca 1921 r. staż w Royal Navy w Wielkiej Brytanii; w latach 1922/23 wykładowca w OSM (dwuletnia Oficerska Szkoła Marynarki powołana 1 października 1922 r., późn. OSMW); w 1924 r. odbył praktyki na Kujawiaku i we Flotylli Pińskiej; od 1925 do 1926 r. w Dowództwie Floty na stanowisku oficera broni podwodnej; od 1926 r. przez następne dwa lata słuchacz École de Guerre Navale w Paryżu; wraca do kraju i w KMW jest referentem w Wydziale Wyszkolenia; w 1931 r. członek redakcji „Przeglądu Morskiego"; ponownie w KMW na różnych stanowiskach; od 16 września 1938 r. d-ca Gryfa; w kwietniu 1939 r. d-ca Dyonu Kontrtorpedowców, przeprowadził trzy niszczyciele do Wielkiej Brytanii; od września tr. do dyspozycji szefa KMW; w lipcu 1940 r. d-ca patrolowca pomocniczego Médoc; w ciągu swego życia służył pod trzema banderami.



Po przeglądzie załogi i okrętu, które trwały więcej niż godzinę, d-ca Floty wydał rozkaz do odkotwiczenia. Resztę dnia spędziliśmy w morzu w nieustannych alarmach, które admirał obserwował z uwagą. Najmniejsze niedociągnięcia były natychmiast wychwytywane.

Wróciliśmy na redę Gdyni tuż przed zmrokiem, gdzie oczekiwała już motorówka d-cy Floty. Oczywiście to nie był koniec. Teraz dowódca wzywał oficerów – specjalistów przekazując uwagi kontradmirała Unruga i swoje własne (nie zawsze przyjemne). Te z kolei były przekazywane do najmłodszych oficerów w bardziej surowej i soczystej formie z rozkazami usunięcia niedociągnięć w jak najszybszym czasie.

O ile pamiętam, to wyszliśmy z tej inspekcji zupełnie dobrze, mimo że okręt był nowym i wyszkolenie wymagało dużego wysiłku ze strony oficerów i marynarzy. Należało dobrze zapoznać się z nieznanym dotąd sprzętem artyleryjskim, minowym, nawigacyjnym i maszynowym. Osiągnęliśmy zadowalającą „gotowość bojową" okrętu, co zostało docenione przez Unruga w formie pochwały.

Gryf jako nowoczesny okręt cieszył się szczególnym zainteresowaniem specjalistów. Wrześniową kontrolę urządzeń i instalacji elektrycznych przeprowadził kmdr ppor. inż. Adolf Zelenay. W pierwszych dniach listopada 1938 roku komisja w składzie: por. mar. Jerzy Koziołkowski i por. mar. Konrad Korsak-Sawicz przeprowadziła badanie sprawności aparatury podsłuchowej (hydrofonów).

Raz do roku – jesienią – odbywały się manewry wszystkich okrętów PMW, bardzo wnikliwie i krytycznie oceniane przez dowódcę Floty. Podczas takich manewrów analizowano stopień wyszkolenia bojowego. Okręty, które wypadały najlepiej, otrzymywały od kontradm. Unruga wyróżnienia w postaci proporczyków, a załoga przepustki. Marynarze, którzy szczególnie się zasłużyli, nagradzani byli siedmiodniowymi urlopami.

Jesienne szkolenie na stawiaczu min przebiegało normalnym trybem. Każdy marynarz musiał wykazać się umiejętnościami wyniesionymi z kursu teoretycznego. Wszyscy członkowie załogi musieli być wszechstronnie wyszkoleni, dokładni i zdyscyplinowani.

W czasie swojej krótkiej służby załoga stawiacza min była dwukrotnie wyróżniana. Pochwała dotyczyła dobrych wyników strzelań artyleryjskich (3 września 1939 r., gdy doszło do walki artyleryjskiej *Gryfa* z niemieckimi niszczycielami, dobre wyszkolenie się potwierdziło) i sprawności obsady okrętu podczas ćwiczeń alarmowych (mierzonych na czas).

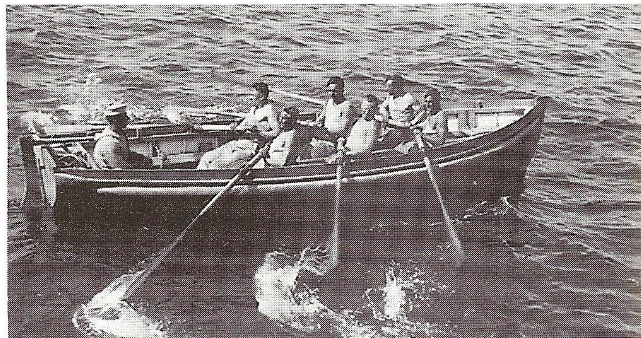
Drugiego listopada *Gryfa* opuściła grupa starszych marynarzy, których wysłano na kurs podoficerski, odbywający się na Oksywiu.

Kończył się rok 1938. Był to, jak się wkrótce miało okazać, ostatni rok pokoju. Szkolenie na okrętach PMW prowadzone było w narastającej atmosferze nieuchronnego konfliktu zbrojnego.

W przededniu wojny

Dziesiątego lutego 1939 roku *Gryfa* wizytował gen. broni Kazimierz Sosnkowski w asyście kontradmirałów Świrskiego i Unruga. Wizyta ta była wynikiem zabiegów Świrskiego, który pragnął zainteresować wpływowych ludzi w Ministerstwie Spraw Wojskowych rozwojem Polskiej Marynarki Wojennej. Ponieważ sytuacja polityczna w Europie była bardzo napięta, istniała sposobność uzyskania dodatkowych funduszy, specjalnie na wzmocnienie obrony Wybrzeża. Kontradmirał Świrski robił starania o zakup za granicą kilku ciężkich dział, które były niezbędne do obrony Helu i Gdyni.

Pierwotnie wszczęto rozpoznanie na zakup we Francji baterii najcięższej artylerii nadbrzeżnej dla Helu. W zamyśle były to armaty kal. 305 mm. Owe działa, pochodzące ze starych, wycofanych francuskich okrętów liniowych[35], z pewnością dobrze by spełniły swoją rolę w pierw-



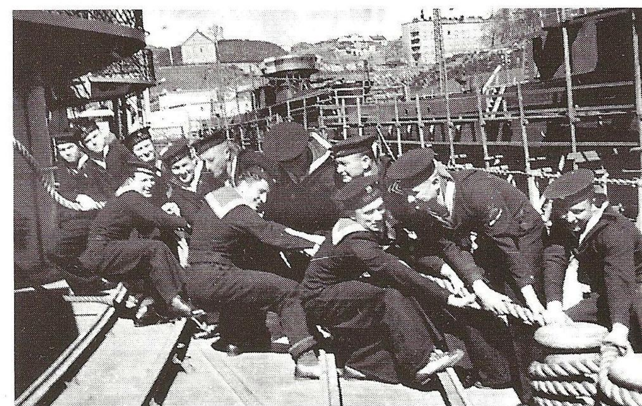
Załogę regatową *Gryfa* tworzyli: st. mar. Celejewski, st. mar. Światkowski, st. mar. Majewicz, mar. Czajczyński, mar. Gajewski i mar. Iwański.



Sekcja motorzystów bosm. Jabłońskiego (w środku), pierwszy od lewej mar. (późn. mat) Antoni Ratajczak. Po prawej widoczne są poniemieckie torpedowce. Gdynia 1938 r.



Roześmiane twarze „gryfiaków" na oksywskiej plaży w lipcu 1938 r.



Na wesoło przy linie. W tle dobrze widoczne trałowce *Czapla* i *Żuraw* budowane w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej (WPMW). Gdynia-Oksywie – maj 1938 r.

[35] W rachubę wchodziły też armaty tego samego kalibru ze złomowanego ok. 1936 r. rosyjskiego pancernika *Gienierał Aleksiejew* (ex *Wolja*, ex *Impierator Aleksandr III*) z internowanej przez Francuzów w Tunisie floty gen. Wrangla – przyp. red.

szych dniach II wojny światowej. Okazało się jednak, że poza mało sprecyzowanym stanowiskiem Francuzów (w szczególności głównodowodzącego Marine Nationale, wiceadm. F. Darlana, tego samego, który w 1942 r. pogrzebał francuską flotę w Tulonie), zamontowanie tejże artylerii na polskim wybrzeżu zajęłoby około roku. Rozpatrywana we Włoszech dwudziałowa bateria armat kal. 320 mm mogła być dostarczona Polsce dopiero w 1940 roku. Kolejnym fiaskiem była niemożność ewentualnego skierowania przez Royal Navy na Bałtyk dla obrony naszego Wybrzeża dwóch monitorów uzbrojonych w armaty kal. 381 mm (w rachubę wchodziły HMS *Erebus* i HMS *Terror*, zbudowane w 1916 r.). Brytyjczycy po prostu odżegnali się od tej koncepcji, mimo że jeszcze 24 maja 1939 roku kmdr Rawlings opcję taką uważał za realną.

Gdyby któryś z ww. trzech wariantów został sfinalizowany, z pewnością niemiecki pancernik szkolny *Schleswig-Holstein* nie czułby się bezpieczny w Gdańsku we wrześniu 1939 roku.

Drugą przyczyną pobytu gen. broni Sosnkowskiego w Gdyni w dniu 10 lutego było przybycie i ceremonia oficjalnego powitania w kraju nowoczesnego okrętu podwodnego ORP *Orzeł*. Jednostka ta zbudowana została w Holandii ze składek społeczeństwa polskiego (jako tzw. łódź podwodna imienia Marszałka Piłsudskiego).

Popularność PMW w ostatnich latach przedwojennych, w czym znaczny wkład miała Liga Morska i Kolonialna, ogromnie pomogła Świrskiemu w uzyskaniu aprobaty ministra spraw wojskowych, gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego, na budowę dwóch dalszych okrętów podwodnych typu *Orzeł*, jak również dwóch następnych niszczycieli typu *Grom* (idąc tokiem myślenia inż. Ginsberta, byłaby to tzw. trzecia transza). Jak już wspomniano w poprzednim rozdziale, budowę pierwszych rozpoczęto we Francji, drugich zaś w Gdyni.



10 lutego 1939 r. inspekcję *Gryfa* przeprowadził gen. broni Sosnkowski w towarzystwie kontradmirałów Świrskiego (po prawej, za generałem) i Unruga (z lewej). Pobyt generała w gdyńskim porcie związany był z powitaniem ORP *Orzeł* – najnowocześniejszego okrętu podwodnego w naszej flocie wojennej, który został zbudowany w Holandii.

W dniu 18 marca 1939 roku cały dywizjon niszczycieli oraz dywizjon okrętów podwodnych postawiono w stan gotowości bojowej. Powodem była polityka Hitlera, który szykował się do zbrojnej aneksji leżącej na Litwie Kłajpedy (niem. nazwa Memel). Cztery dni później okręty Kriegsmarine, wyznaczone do tego celu, przeszły wzdłuż polskiego wybrzeża. Dodatkowym argumentem, potwierdzającym celowość wspomnianej decyzji KMW o stanie gotowości bojowej, było prawdopodobieństwo przyłączenia obszaru Wolnego Miasta Gdańska do III Rzeszy.

Kilka dni później – już po zajęciu Kłajpedy – jednostki niemieckie wracały trasą, którą przyszły. I ponownie w naszej flocie ogłoszono pełną gotowość. Nie doszło jednak do żadnego incydentu. W czasie kiedy Niemcy dokonywali aneksji Kłajpedy stawiacz min *Gryf* poszedł na rejs rozpoznawczy do Zatoki Botnickiej[36].

O wrażeniach i napiętej atmosferze wspomina mar. Jan Nahorski:

Staliśmy na redzie portu w Tallinie. Była godz. 23.30, gdy stawiacz min rzucił kotwicę. Nie trwało dłużej jak pół godziny, gdy usłyszeliśmy, przez głośniki, rozkaz o odkotwiczeniu. Idziemy wachtą bojową. Wachta bojowa musi być w komplecie do natychmiastowej gotowości. Amunicja jest już przygotowana w parkach amunicyjnych. Pełniłem służbę przy dziale [kal.] *120 mm na rufie, jako zamkowy. Trzymałem zamek otwarty do natychmiastowego załadowania pocisku. Gdzieś w połowie drogi do kraju dowiedzieliśmy się, że idziemy do Gdyni. Nie wiemy jednak dlaczego. Do portu wojennego na Oksywiu weszliśmy bladym świtem. Wszyscy poszli na spoczynek; na pokładzie pozostała jedynie wachta regularna. Po obiedzie zarządzono zbiórkę całej załogi. Wszyscy na pokładzie czekamy na dowódcę, kmdra por. dypl. Stankiewicza. Wreszcie staje przed załogą. Po chwili mówi: „Nasza wizyta do Tallina spełzła na niczym. Od dzisiaj Niemcy chcą nie tylko korytarza, ale dążą do podboju Polski. Od tej chwili – mówił dalej dowódca – załoga nie może opuszczać okrętu bez specjalnej przepustki. Nie będziemy trzymać wachty bojowej, ale uzbrojenie musi być gotowe w każdej chwili do użytku."*

Na szczęście nie doszło do konfrontacji polskiego okrętu z niemiecką flotą na Bałtyku. Podczas szalejącego sztormu, na pomoście nawigacyjnym użyto wirujących szyb. Owe obracane silniczkami elektrycznymi szyby, działając na zasadzie siły odśrodkowej odrzucającej krople wody, umożliwiały swobodną obserwację w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych. Do Gdyni stawiacz min szedł cały czas w tzw. wachcie bojowej (cztery godziny służby, cztery odpoczynku), będąc przygotowany na każdą ewentualność.



Inne zdjęcie z 10 lutego 1939 r. z wizyty gen. broni Sosnkowskiego na *Gryfie*. Marynarze demonstrują sprawność bojową – działoczyny przy dwulufowej armacie kal. 120 mm.

Z dniem 30 marca 1939 roku w „Dzienniku Ustaw R.P." Nr 29 z 1 kwietnia, poz. 195, wprowadzona została ustawa „O komunikacjach w służbie ochrony Państwa". Dotyczyła ona m.in. przygotowania żeglugi morskiej na wypadek wojny.

Jeszcze przed niemiecką aneksją Kłajpedy, na *Gryfie* nastąpiły kolejne zmiany w obsadzie oficerskiej. Trzynastego marca 1939 roku stanowisko II oficera mechanika objął ppor. mar. Eugeniusz Hulanicki. Na jego barki spadły dodatkowo obowiązki oficera mesowego. Z Flotylli Rzecznej MW w Pińsku powrócił ppor. mar. Lech Dandelski (zaokrętowany od 14 marca), przyjmując nowo utworzoną funkcję II oficera sygnałowego. Od 26 marca ppor. mar. Jerzy Skowroński został II oficerem broni podwodnej. Zmiana nastąpiła również na stanowisku dowódcy *Gryfa*. Pierwszego kwietnia ustępujący kmdr por. dypl. Roman

[36] Z. Jagusiewicz jest zdania, że okręt popłynął do Zatoki Ryskiej. Tymczasem członkowie załogi, Jan Nahorski, Karol Iwański i Witold Czajczyński, mówią o Zatoce Botnickiej.



Gryf cumujący przy molo w Gdyni.

Stankiewicz przekazał swą funkcję kmdrowi ppor. Stefanowi Kwiatkowskiemu. Według Zbigniewa Damskiego, autora zbeletryzowanej książeczki o *Gryfie*, jeszcze w marcu 1939 roku szef Sztabu Dowództwa Floty (kmdr dypl. Marian Majewski – przyp. M.B.) zaproponował tę funkcję kmdrowi ppor. Zdzisławowi Boczkowskiemu. Ten jednak odmówił, wybierając dowództwo Dywizjonu (Dyonu) Minowców, trałowców pieszczotliwie nazywanych „ptaszkami".

W pierwszych dniach czerwca 1939 roku kpt. mar. Kazimierz Sulisz przekazał obowiązki zastępcy d-cy okrętu (z.d.o.) kpt. mar. Józefowi Mostowikowi. Jeszcze 1 maja do rezerwy przeniesiono 37 podoficerów i marynarzy. Pięć dni później na ich miejsce zaokrętowano 44 marynarzy z nowego rocznika.

Komandor Kwiatkowski był już trzecim dowódcą stawiacza min w tak krótkim czasie. Mimo że załoga okrętu była coraz bardziej zespolona, dla nowego dowódcy poznanie okrętu nastąpiło w trudnym okresie. Praktycznie cała flota wojenna, od marca do końca sierpnia 1939 roku, była w stanie „wzmocnionej czujności". Intensywne ćwiczenia pozwoliły Kwiatkowskiemu wyrobić sobie opinię o walorach bojowych *Gryfa* i przygotowaniu załogi.

Wspomniany Zbigniew Damski uważa, że w chwili, gdy kmdr ppor. Kwiatkowski obejmował *Gryfa*, jednostka była niezbyt sprawna. Twierdzenie takie wydaje się być błędne i nie poparte żadnymi wiarygodnymi przykładami. Poprzednicy Kwiatkowskiego zrobili praktycznie wszystko, co było możliwe, by okręt był sprawny, a załoga dobrze wyszkolona. Pozytywne oceny Józefa Unruga były tego wymownym dowodem.

Troska komandora o okręt i ludzi wynikała głównie ze zbyt późnego przejęcia jednostki. Wydarzenia z pierwszych dni wojny nie potwierdziły słów sceptyków o niedostatecznym wyszkoleniu marynarzy *Gryfa*. Stefan Kwiatkowski, mimo krótkiego okresu dowodzenia, zdobył uznanie oficerów i szacunek załogi. Według słów ppor. mar. Jagusiewicza:

> *Komandor Kwiatkowski znał swój fach bardzo dobrze. Ogólne wrażenie jakie odnieśliśmy, to takie, że był przyjemnym starszym panem. Była to raczej sylwetka ojcowska* (miał tylko 45 lat – przyp. M.B.). *Nieliczne godziny, które kmdr ppor. Kwiatkowski przeżył podczas pierwszego dnia wojny, wykazały jego zalety jako wojennego dowódcy.*

Marynarz Władysław Wójcik tak wspomina swego dowódcę:

> *Był opanowany i spokojny. Nigdy nie widziałem go zdenerwowanym. Dbał o załogę, często robił wizytacje pomieszczeń. Nie lubił piwoszy, ale ich specjalnie nie karał. Był wyrozumiały. Przy małych uchybieniach nie wyciągał konsekwencji.*

Charakterystykę kmdra ppor. Kwiatkowskiego uzupełnia wypowiedź st. mar. Kazimierza Kozińskiego:

> *Komandora Kwiatkowskiego widziałem codziennie, zwłaszcza podczas różnych ćwiczeń. Zawsze brał w nich udział. Stawiał wysokie wymogi wyszkolenia załogi. Był korpulentnej budowy, nosił wąsiki i mimo powagi twarzy, był bardzo „ojcowski". Oceny jakie wypowiadał, były zawsze pełne ciepła i dobroci. Do dowódcy przylgnęło słowo – „Papież". Oddawało* [ono] *w pełni osobowość naszego dowódcy.*

Kwiatkowski Stefan, ur. 8 listopada 1894 r. w Nowogródku, zm. 1 września 1939 r., zginął śmiertelnie raniony odłamkiem niemieckiej bomby lotniczej; kmdr ppor.; w 1915 r. ukończył zawodową Kijowską Szkołę Rzeczną; w latach 1916-1917 słuchacz Szkoły Junkierskiej w Rosji; z początkiem 1918 r. wstąpił do Legionu Oficerskiego I Polskiego Korpusu gen. Dowbór-Muśnickiego, za walki w tej formacji odznaczony Krzyżem Walecznych; w 1919 r. wrócił do Polski i został przyjęty do WP; jako ppor. mar. wziął udział w wojnie polsko-radzieckiej, z przydziałem do Flotylli Pińskiej; od 1921 r. jako por. mar. w Korpusie Rzeczno-Brzegowym, służył we Flotylli Wiślanej i Pińskiej oraz we Flocie; z-ca d-cy kanonierki Generał Haller; od wiosny 1928 do jesieni 1930 r. na żaglowcu PMW ORP Iskra; od 1931 do 1933 r. z-ca d-cy niszczyciela Wicher; w styczniu 1935 r. awans na kmdra ppor.; do 1937 r. dowodził transportowcem Wilia; od 1937 do marca 1939 r. był z-cą szefa Sztabu Dowództwa Floty; od 1 kwietnia 1939 r. d-ca Gryfa, na tymże okręcie zastała go wojna; nie przeżył pierwszego dnia hitlerowskiej napaści na Polskę; pochowany w Helu, na cmentarzu jego obrońców.

Krótko przed 1 wrześniem obowiązki zastępcy dowódcy okrętu po kapitanie Mostowiku przejął kpt. mar. kontr. Wiktor Łomidze (praktycznie już od 23 lipca był na *Gryfie*; wcześniej, od kwietnia do lipca 1939 r. służył jako oficer operacyjny w Dowództwie Obrony Wybrzeża, a jednocześnie był ostatnim komendantem Ośrodka Szkolenia Jachtingu Morskiego).

Ósmego maja 1939 roku *Gryf* poszedł na okres jednego tygodnia do nowego doku o nośności 5000 t, który zbudowany został przez Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni z elementów kupionych w Niemczech. Powodem dokowania były prace konserwacyjne i przegląd urządzeń podwodnych. Dokonano małej naprawy żurawika, który wykrzywił się przy ćwiczeniach trałowania, ale to nie wymagało już doku.

Od maja do sierpnia 1939 roku *Gryf* prowadził patrolowanie polskich wód terytorialnych. Doskonalono różne alarmy w porach dziennych i nocnych.

Organizacja życia na okręcie wyglądała następująco:

- godz. 06.00 – pobudka, sprzątanie hamaków, zbiórka do modlitwy, obieranie ziemniaków;
- godz. 06.30 – śniadanie;
- godz. 07.00 – sprzątanie i czyszczenie pokładu;
- godz. 08.00 – zbiórka na podniesienie bandery, podział zajęć i szkolenie;
- godz. 12.00 – obiad i godzina ciszy;
- godz. 14.00 – zbiórka, podział załogi do zajęć konserwacyjnych okrętu;
- godz. 17.00 – koniec prac konserwacyjnych (jeżeli okręt stał w porcie lub na redzie, wolna burta korzystała z przepustki na ląd);
- godz. 18.00 – kolacja i czas wolny (letnią porą załogi regatowe prowadziły trening, reszta marynarzy korzystała z biblioteki i czytelni lub udzielała się w zespole artystycznym);
- godz. 20.00 – modlitwa i czas wolny;
- godz. 22.00 – gaszenie świateł, służba pełni wachtę.

Na przełomie lipca i sierpnia 1939 roku *Gryf* popłynął do Estonii.

Nazwy małego portu nie pamiętam – wspomina Kazimierz Koziński – *kotwiczyliśmy na redzie na głębokości około 7 metrów. Na ląd nikt z marynarzy nie zszedł oprócz dowódcy i kilku oficerów. Podczas postoju, opuszczono na wodę łodzie, na których załogi regatowe trenowały w pobliżu brzegu. Z powodu rzęsistego deszczu marynarze wrócili na okręt. Na* Gryfa *dostarczono trochę tytoniu i papierosów. Na drugi dzień przybyła na zwiedzanie* Gryfa *kilkuosobowa delegacja. Byliśmy trochę zdziwieni, że zostali wpuszczeni na pokład minowca* [stawiacza min]. *W tym czasie na okręcie odbywało się czyszczenie dział. Jeden z delegatów przystawił usta do wylotu lufy działa* [kal.] *120 mm i krzyknął jak przez tubę: „Niech żyje Polska!" Wyglądało to dość przyjacielsko i przyjemnie.*


Marynarz Władysław Wójcik z załogi *Gryfa*.

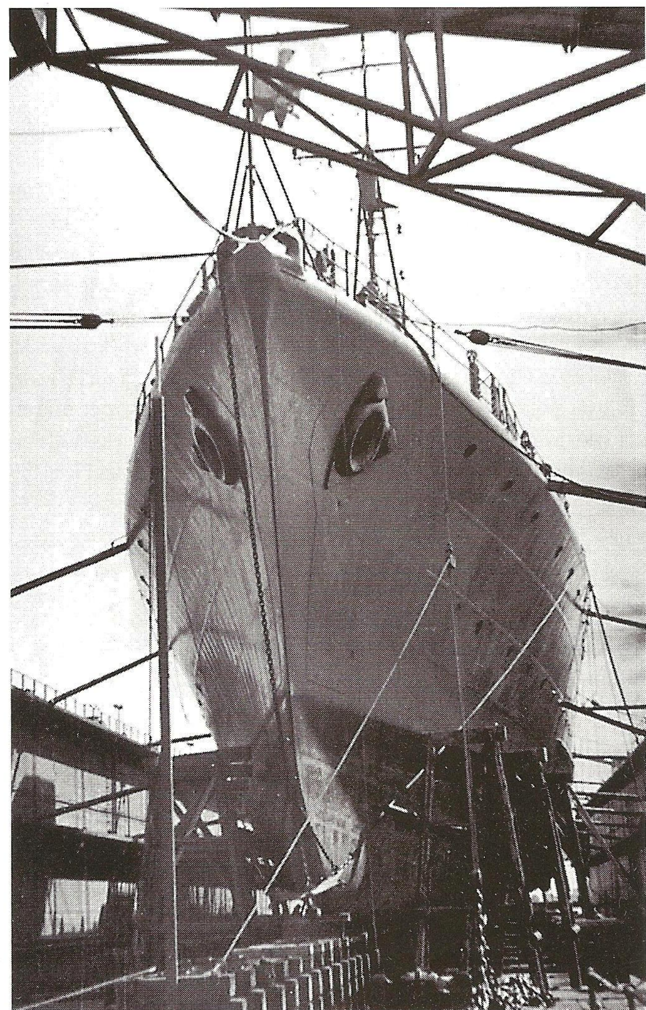
Jeszcze 1 maja, ppor. mar. Jagusiewicz, II oficer artylerii, poszedł na IV Kurs Oficerów Artylerii Morskiej (K.O.A.M.). Kurs został rozwiązany na kilka dni przed wybuchem wojny, a Jagusiewicz ponownie otrzymał przydział na *Gryfa*.

Jednym z marynarzy na stawiaczu min był, niespełna dwudziestoletni, Ryszard Jasik. Mimo młodego wieku powierzono mu zadanie, które było otoczone wielką tajemnicą.

Pewnego lipcowego dnia – relacjonuje Jasik – *podczas rannego apelu na ORP* Gryf, *dowództwo przez służbowego oficera podało do wiadomości załodze, że poszukiwani są ochotnicy, torpedo-minerzy, do zadań specjalnych na Helu. Ponieważ nie było chętnych, więc zgłosiłem się jako jedyny do tych zadań. Nie miałem pojęcia o co chodzi, dopiero na wezwanie z.d.o., kpt. mar. Mostowika, przedstawiono mi zakres mojego działania na Helu, a ściślej w Jastarni, pod tajemnicą wojskową. Zadanie polegało na tym, że w Jastarni w małym basenie stały trzy krypy* (były to KM 111, KM 112 i KM 113 – przyp. M.B.), *z których każda mieściła 80 nie uzbrojonych min morskich typu 08. Było to wówczas dla mnie zadanie bojowe, jeśli można to w ten sposób określić. Praca nad uzbrojeniem min nie była ciężka, lecz wymagała dokładności i precyzji w wykonaniu. Jedno niedokładne połączenie różnych kolorowych cienkich kabelków* (w rzeczywistości konstrukcja każdego czopa galwaniczno-uderzeniowego miny wz. 08 miała tylko dwa przewody elektryczne – czerwony od tzw. koksu i biały od cynku – przyp. M.B.) *powodowało nieużyteczność miny, a co gorsze uszkodzenie tak zwanego rogu miny z ołowiu i znajdującej się w nim ampułki szklanej* („szklanki" – przyp. M.B.) *z płynem Grene, spowodować mogło pęknięcie ampułki, wyciek płynu na przewody, wywołanie impulsów elektrycznych do detonatora miny i tragedia na Helu byłaby gotowa.*

Ponieważ praca wymagała spokoju i uwagi, a zarazem chciano zachować tajemnicę, mar. Jasik pracował sam, kontrolując kolejno wszystkie czynności, z zachowaniem zupełnej ostrożności. Nikt nie miał prawa wstępu na pokłady minowe (uściślając wypowiedź Jasika dodajmy, że miny na krypie zostały umieszczone w ładowni i na międzypokładzie), oprócz wartownika, asystującego na zewnątrz.

Dokowanie *Gryfa* na doku pływającym o nośności 5000 t. Gdynia-Oksywie – maj 1939 r. Z tym nowo zbudowanym dokiem ściśle związana była dalsza historia okrętu w pierwszych dniach września 1939 r. na Helu.



Po wykonaniu zadania okazało się, że rozkazem Dowództwa Floty marynarz Jasik został członkiem załogi jednej z trzech kryp, którego zadaniem był nadzór nad powierzonym mu arsenałem min[37].

Z końcem sierpnia z Dowództwa Obrony Wybrzeża (d-ca kmdr dypl. Stefan Frankowski) nadszedł rozkaz: „wyholować krypy z minami na Zatokę Pucką".

> *Rankiem 30 sierpnia 1939 roku – relacjonuje dalej Ryszard Jasik – przybył holownik* (Smok – przyp. M.B.) *i pojedynczo wyholował krypy na odległość 1 km od portu, i wszystkie trzy krypy w pewnych odległościach od siebie rzuciły kotwice. Dno zatoki w tym miejscu było piaszczyste, więc kotwice chwyciły mocno. [...]*
>
> *Krypy, poza ładunkiem min, uzbrojone były w stare karabiny maszynowe, prawdopodobnie austriackiego pochodzenia z czasów I wojny światowej i o znikomej sile rażenia.*

W maju 1939 roku ppor. mar. lek. Tadeusz Dąbek z *Gryfa* odkomenderowany został na ORP *Bałtyk*, gdzie przyjmował chorych marynarzy z Floty.

W lipcu i sierpniu w całej Flocie przeprowadzano forsowniejsze ćwiczenia załóg okrętów. Pracy jakby przybywało. Atmosfera ostatnich tygodni nie była najlepsza. Coraz częściej mówiło się o wojnie. Z *Gryfa* usunięto wszystkie rzeczy, których przydatność na czas wojny była znikoma. Pozbyto się tarczy pływającej, do której artylerzyści prowadzili ćwiczenia w strzelaniu, pocisków ćwiczebnych i innych przedmiotów. Nastąpiło dokładne wizowanie armat i ich sprawdzanie. Pod koniec sierpnia dokonano wymiany min ćwiczebnych (szkolnych, wypełnionych piaskiem) na bojowe. Miny malowane na kolor stalowy z czerwonymi obwódkami u góry, zastąpiono minami z żółtymi obwódkami. Pobranie min nastąpiło na redzie na wysokości Oksywia. Miny dostarczono i wymieniono krypami minowymi. Załadunek głównego uzbrojenia stawiacza min trwał dwa dni. W tym czasie niektóre załogi regatowe trenowały na wiosłach w pobliżu okrętu i portu.

23 sierpnia na wieść o podpisaniu paktu Ribbentrop-Mołotow ogłoszono – „alarm na Flocie". Załogi okrętów stały w pełnej gotowości bojowej. *Bałtyk* dotychczas zapełniony chorymi marynarzami i oficerami, w przeciągu kilku godzin był dosłownie pusty. Pozostała tylko obsada okrętu.

W momencie ogłoszenia mobilizacji, d-ca Floty, kontradm. Unrug objął dowództwo operacyjne Obrony Wybrzeża, podlegając bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi, czyli marszałkowi Edwardowi Rydzowi-Śmigłemu.

W przededniu zapowiedzianej na 25-28 sierpnia wizyty krążownika *Königsberg* w Gdańsku nastąpiła zmiana okrętów. W dniu 25 tm., o godz. 10.00 do Wolnego Miasta Gdańska przybył z kurtuazyjną wizytą pancernik szkolny *Schleswig-Holstein*. Powodem tej zmiany była większa siła rażenia. Mimo że *Königsberg* dysponował dziewięcioma armatami kal. 150



Jedna z ładniejszych fotografii *Gryfa*. Okręt od dziobu pod wielką galą banderową z okazji Święta Konstytucji 3 Maja w 1938 r. Na pierwszym planie pojedyncza armata kal. 120 mm i widok na główne stanowisko dowodzenia, powyżej dalmierz i reflektor.

mm, to w przypadku pancernika, jego działa – cztery armaty kal. 280 mm i dziesięć armat kal. 150 mm – miały większą donośność (w przypadku kal. 280 mm) i siłę ognia. Artyleria główna *Schleswiga-Holsteina* mogła z łatwością dosięgnąć półwysep Hel ze swojego stanowiska w pobliżu Westerplatte (z kanału portowego lub w rejonie wyjścia z portu gdańskiego). Taka zamiana była też zaskoczeniem dla Rządu RP, na co w końcu liczyło Naczelne Dowództwo Kriegsmarine – Oberkommando der Kriegsmarine (w skrócie OKM). Dowódca okrętu niemieckiego, kmdr Gustav Kleikamp złożył wizytę Komisarzowi Generalnemu RP w Gdańsku, Marianowi Chodackiemu, który następnie rewizytował pancernik.

W sierpniu 1939 roku nastąpiły ostatnie zmiany personalne w obsadzie oficerskiej *Gryfa*. Do załogi stawiacza min dołączyli – ppor. mar. Witold Szczepanowski, kmdr ppor. inż. Ignacy Kuczkowski i jako lekarz okrętowy, por. rez. dr Jerzy Neuman.

Komandor Kuczkowski tak wspominał po latach:

> *Na kilka dni przed wojną, dowiedziałem się, że mój przydział mobilizacyjny jest na* Gryfa. *Dotychczas pełniący funkcję I of. mech. na tym okręcie kpt. mar. Józef Sielanka miał wyjechać do Francji. Niestety, stało się inaczej. W dniu 31 sierpnia 1939 roku o godz. 10.00 otrzymałem rozkaz od ówczesnego szefa KMW, kontradmirała Jerzego Świrskiego, natychmiastowy wyjazd na* Gryfa *do Gdyni. O godz. 16.00 tegoż dnia siedziałem już w pociągu, który miał mnie zawieźć na Wybrzeże. Rano 1 września, o godz. 06.00 wysiadłem na dworcu w Gdyni. Natychmiast udałem się na Oksywie do Dowództwa Floty. Doręczyłem kontradmirało-*

---

[37] Pozyskane pod koniec lat 20. przez PMW z Morskiego Towarzystwa „Żegluga Wisła-Bałtyk" trzy lichtugi zostały przebudowane na krypy minowe. Były to: *Stefek* przemianowany na *KM 111* (od ok. 1938 r. jako *KM 1*), *Antek – KM 112* (później *KM 2*) oraz *Alek – KM 113* (następnie *KM 3*). Autorem projektu przebudowy był inż. Aleksander Potyrała. *Alek* został poddany przeróbkom w Stoczni Modlińskiej, a *Stefek* i *Antek* w Stoczni Gdyńskiej w 1930 r. Powodem przebudowy tych jednostek była chęć wykorzystania lichtug na pływające magazyny min, co miałoby rozwiązać problem w PMW sprawę magazynowania tej kłopotliwej broni, składowanej dotychczas na Oksywiu i Modlinie. Miny umieszczono wewnątrz krypy w ładowni i na międzypokładzie, gdzie tory dla nich ułożone były po sześć, obok siebie. Na pokładzie zainstalowano ciągłe linie torów po dwie na każdej burcie, począwszy od masztu do samej rufy, która z każdej strony miała podnoszoną rampę zrzutową. Czopy i detonatory przechowywane były w magazynie rufowym, w dolnej części ładowni, zapalniki – w podobny sposób w magazynie na dziobie jednostki. Każda z kryp mogła przyjąć około 120 min wzór 08. Za- i wyładunku dokonywano za pomocą trzech bomów zamontowanych na dwóch masztach, przy użyciu wind napędzanych silnikami spalinowymi. Załoga składała się z 7-8 ludzi. Gdy w lutym 1938 r. stawiacz min *Gryf* wszedł do służby, rola owych trzech kryp ograniczyła się do funkcji magazynowania. W przededniu wojny krypy minowe podporządkowano kapitanowi Portu Wojennego w Helu, a gospodarczo – kwatermistrzostwu Dywizjonu Artylerii Nadbrzeżnej (DAN) na Helu.

wi Józefowi Unrugowi[38] *tajne papiery, które otrzymałem od Świrskiego. Kapitan mar. J. Sielanka funkcję I of. mechanika* Gryfa *piastował do dnia wybuchu wojny i tegoż dnia miał być wyokrętowany (teoretycznie). Pierwszego września, wieczorem nastąpiła zasadnicza zmiana. W miejsce nieżyjącego d-cy okrętu, kmdra ppor. Kwiatkowskiego, zaokrętował się kmdr por. Stanisław Hryniewiecki*[39] *i razem z nim ja, jako I of. mechanik. Kapitan Sielanka otrzymał przydział do kompanii marynarzy broniących odcinka na Wybrzeżu. W dniach 2 i 3 września pełniłem tę funkcję na okręcie, szczególnie w czasie walki artyleryjskiej z okrętami niemieckimi.*

Na kilkanaście godzin przed wybuchem wojny wykaz oficerów przedstawiał się następująco:
dowódca okrętu – kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski;
zastępca d-cy okrętu (z.d.o.) – kpt. mar. kontr. Wiktor Łomidze;
I oficer sygnałowy – kpt. mar. Adam Jagielski;
II oficer sygnałowy – ppor. mar. Lech Dandelski;
oficer nawigacyjny – ppor. mar. Witold Szczepanowski;
I oficer mechanik – kpt. mar. inż. Józef Sielanka (1 września był w trakcie przekazywania obowiązków kmdrowi ppor. inż. Ignacemu Kuczkowskiemu, który obowiązków nie przejął z powodu zatopienia okrętu 3 września);
II oficer mechanik – por. mar. Eugeniusz Hulanicki;
I oficer artylerii – por. mar. Tadeusz Męczyński;
II oficer artylerii – ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz;
III oficer artylerii – ppor. mar. Henryk Strenger;



W pierwszym rzędzie, czwarty od lewej, w białym kitlu, ppor. mar. lek. Tadeusz Dąbek. Był on lekarzem na *Gryfie* od listopada 1938 do maja 1939 r. We wrześniu 1939 r. uczestniczył w obronie Oksywia i ciężko ranny przechodził dłuższe leczenie w Gdyni. Zdjęcie zostało wykonane w obozie jenieckim Stalag XIII C w Ebelsbach w 1942 r. Kto z Czytelników potrafi rozpoznać inne osoby znajdujące się na fotografii?

I oficer broni podwodnej – por. mar. Konrad Wachtel;
II oficer broni podwodnej – ppor. mar. Jerzy Skowroński;
lekarz – por. rez. dr Jerzy Neuman;
adiutant d-cy okrętu – ppor. mar. Juliusz Bilewicz.
Ponadto bosmanem okrętowym był chor. mar. Jan Łapawa.

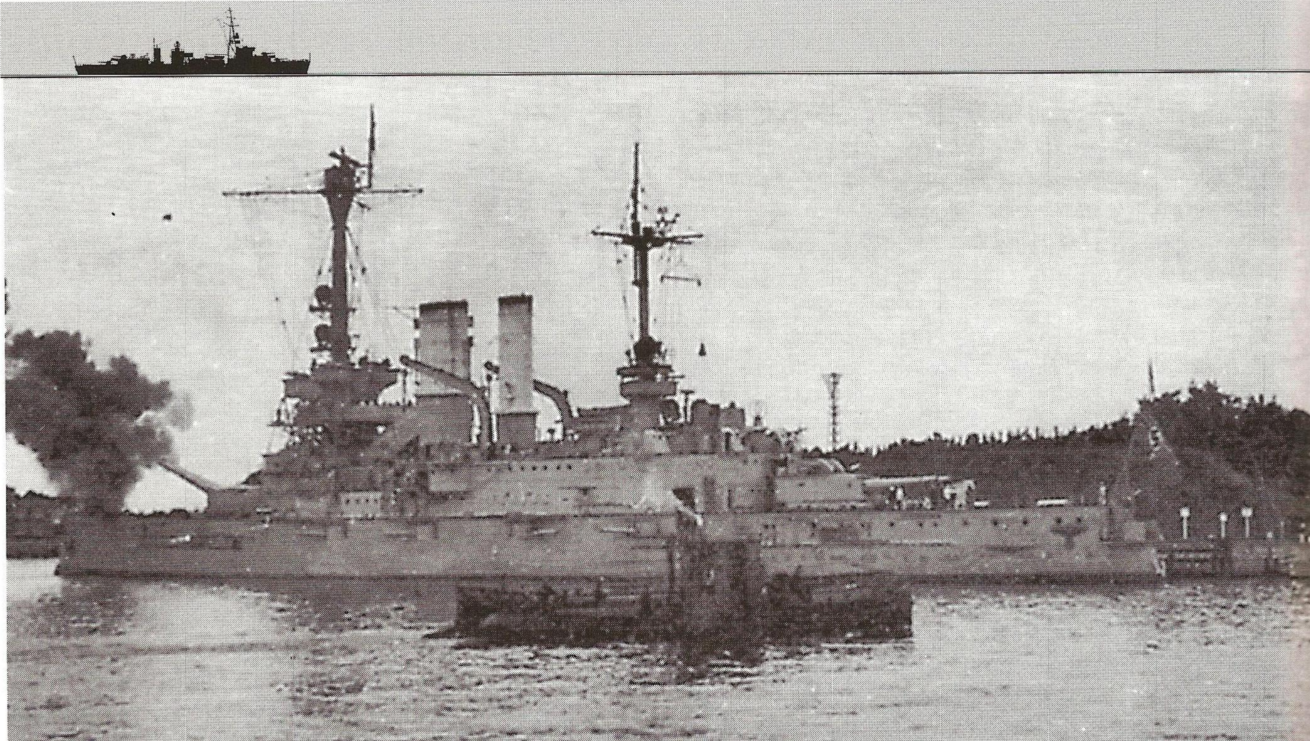
---

38 Chyba jakaś pomyłka – zdaniem S.M. Piaskowskiego, Kroniki..., t. 2. s. 35, kontradm. J. Unrug od 17 sierpnia przebywał wraz ze sztabem na Helu.

39 W rzeczywistości zaokrętowanie Hryniewieckiego miało miejsce już 2 września.

Zdjęcie ORP *Gryf* wychodzący z portu.





Schleswig-Holstein stojąc w kanale portowym gdańskiego portu ostrzeliwuje Gdynię podczas pierwszych dni września 1939 r.

ORP Gryf *w obronie Wybrzeża*

Pierwszy dzień wojny

Noc poprzedzającą wybuch wojny tak zapamiętał st. mar. Kazimierz Koziński:

Z 31 sierpnia na 1 września 1939 roku, o godz. 24.00, objąłem wachtę bojową przy NKM-ie. Gryf stał na cumach w basenie nr 9[40]*. Marynarze nazywali to nabrzeże – „saharą". Wachta przebiegała dość spokojnie. O godz. 04.00 nastąpiła zmiana wachty. Był na Gryfie zwyczaj, że marynarz schodzący z tej wachty mógł położyć się do snu, śpiąc o godzinę dłużej po pobudce, co też uczyniłem i zasnąłem prawie natychmiast. Obudził mnie sygnał alarmu przeciwlotniczego. Wyskoczyłem z hamaka, ubrałem się i pobiegłem na stanowisko NKM-u. Był on obsadzony przez drugą wachtę bojową.*

W przededniu wojny z Dowództwa Floty (w porozumieniu z dowództwem Armii „Pomorze" – przyp. M.B.), na *Gryfa* i inne okręty cumujące na Oksywiu (były to, poza stawiaczem min, okręty podwodne *Orzeł* i *Wilk*, „ptaszki", okręt szkolno-artyleryjski *Mazur*, okręt-baza *Nurek* i grupa kutrów ze statkiem pasażerskim s/s *Gdynia*, pełniącym funkcję okrętu-bazy) dotarła depesza, że 1 września w godzinach porannych nad portem przelecą trzy samoloty w drodze do Szwecji, do których nie należy strzelać, gdyż będą to polskie maszyny. Już po wojnie okazało się, że nasza Marynarka Wojenna została wprowadzona w błąd; ani z Dowództwa Floty jak również ze sztabu gen. dyw. Bortnowskiego taki rozkaz nie wyszedł. Ta dezinformacja nigdy też nie została wyjaśniona[41].

W chwili gdy samoloty Luftwaffe bombardowały Gdynię, na wysokości około 150 metrów pojawiły się trzy wodnosamoloty. Załoga *Gryfa* w tym czasie czyniła przygotowania do zbiórki. Marynarze, którzy zebrali się na rufie okrętu w oczekiwaniu na poranną modlitwę i wciągnięcie bandery na flagsztok z przygrywką trąbki mar. Krasowskiego, usłyszeli ryk silników lotniczych. Ze względu na poranną mgłę trudno było rozpoznać ich sylwetki. Była godz. 05.30. Dopiero gdy samoloty zbliżyły się do elewatora zbożowego (stamtąd padły pierwsze strzały), por. mar. Tadeusz Męczyński (I of. art.) zdążył tylko krzyknąć: „To są samoloty niemieckie", a po chwili dodał: „Alarm przeciwlotniczy". Na odgłos ciężkich karabinów maszynowych, również obsługa artylerii plot. *Gryfa* odpowiedziała serią strzałów. Jednak po krótkiej wymianie ognia, działka kal. 40 mm Boforsa musiały przerwać ostrzeliwanie, gdyż w tej sytuacji, zostałby trafiony Dworzec Morski. Na okręcie ogłoszono alarm bojowy.

Komandor ppor. Stefan Kwiatkowski wysłał kpt. mar. Adama Jagielskiego do Dowództwa Floty po dalsze rozkazy. Po powrocie oficer sygnałowy poinformował dowódcę, że okręt ma natychmiast wyjść z portu wojennego i wziąć kurs na Jastarnię, gdzie na wysokości Jamy Kuźnickiej cumowały krypy minowe. Z tych trzech byłych lichtug trzeba było pobrać miny morskie wz. 08. *Gryf* był gotowy do wyjścia z portu. Samo opuszczenie Oksywia odbyło się w niecodziennej sytuacji. Dowódca stawiacza min, nie czekając na pomoc holowników, sprawnie i szybko, wyprowadził okręt w morze. Okazało się, że wielomiesięczne ćwiczenia załogi nie zostały zmarnowane. Jeszcze przed śniadaniem *Gryf* doszedł do Zatoki Puckiej, a stamtąd do Jastarni. Krypy minowe zakotwiczone były około dwóch mil morskich na południowy wschód od Jamy Kuźnickiej. Samo dojście do Jamy Kuźnickiej było za płytkie dla

40 K. Kozińskiego zawiodła pamięć, gdyż stawiacz min cumował w basenie nr 2.

41 S.M. Piaskowski w Kronikach..., pisze że sygnał ten był prawdopodobnie sfabrykowany przez niemiecki wywiad.

Gryfa. Obawiano się, że okręt może wejść na mieliznę. W rejonie gdzie stały krypy, do dna piaszczystej łachy było zaledwie 7 metrów. Stawiacz min idąc małą prędkością, znalazł się przy barkach około godz. 09.00[42]. Okazuje się, że brak jest potwierdzenia, ile faktycznie min załadowano na *Gryfa*. Według Zbigniewa Jagusiewicza pobrano jedynie 90 min. Tymczasem mar. Piotr Wojtowicz i st. mar. Stanisław Światkowski wymieniają liczbę aż 290. Faktem jest, że na okręcie było 300 min.

Wydaje się, że liczba min wz. 08 wskazana przez Jagusiewicza była bliska prawdy, tym bardziej że trałowce dwukrotnie (w nocy z 10 na 11 i z 12 na 13 września) pobrały z kryp ogółem 120 min.

Podporucznik Jagusiewicz był przekonany, że załadunek tak dużej liczby min morskich (wg relacji członków załogi *Gryfa* od 250 do 290 sztuk – przyp. M.B.) wymagałby pracy marynarzy przez wiele godzin, co nie było możliwe w sytuacji, gdy trwała wojna. Argumentem jest też to, że z uwagi na ograniczoną sprawność dość prymitywnych urządzeń podnośnych na krypach (trzy bomy na dwóch masztach każdej z kryp i windy napędzane silnikami spalinowymi), załodze potrzeba byłoby więcej czasu. Pobranie 90 (?) min trwało do godz. 13.00.

Cały ładunek min umieszczono na dwóch dużych międzypokładach. Według Edmunda Kosiarza, na *Gryfie* było ich około 290 sztuk. Z faktu tego był – podobno – zadowolony dowódca okrętu, kmdr ppor. Kwiatkowski. O szybkim załadunku miała decydować zgrana praca marynarzy, brak większej fali i brak przeciwdziałania ze strony Niemców.

Po uzupełnieniu min okręt był przygotowany do zadania, jakim było postawienie zagrody minowej.

Jak do tej pory *Gryf* nie został wykryty przez lotnictwo nieprzyjaciela. Podczas ładowania min okręt nie miał możliwości manewru, będąc doskonałym celem dla bomb lotniczych. Dowódca stawiacza min dobrze rozumiał powagę sytuacji i dlatego wydał rozkaz przerwania załadunku i wyjścia na wody Zatoki Puckiej. W momencie opuszczania przybrzeżnych wód Jastarni, w dość dużej odległości od polskiego okrętu przeleciał niemiecki wodnosamolot. Ten ostatni wykonywał zapewne lot rozpoznawczy, jednak nie zbliżył się do *Gryfa*. Także artylerzyści widząc, że wysokość (pułap lotu) i odległość wrogiej maszyny przekracza zasięg działek artylerii przeciwlotniczej Boforsa, nie podjęli walki.

Około godz. 14.00 mały holownik, podając swoje znaki rozpoznawcze, zbliżył się do burty *Gryfa*. Na holowniku był ranny marynarz. Zwrócono się o pomoc do lekarza okrętowego *Gryfa*, por. rez. dra Jerzego Neumana. Po konsultacji przyjęto rannego i umieszczono w małym szpitaliku stawiacza min.

Gryf poszedł na Zatoką Pucką, skąd co jakiś czas klucze trzech samolotów Luftwaffe odrywały się i szły w kierunku portu wojennego w Gdyni. Ponieważ stawiacz min przypominał istną „beczkę prochu", dowódca skierował okręt w spokojne miejsce, jakim był rejon niewielkiego osiedla rybackiego Mechelinki. Nie było tam większych obiektów wojskowych. Sądzono, że lotnictwo nie będzie atakować kilkunastu chałup i tym samym Niemcy nie wypatrzą *Gryfa*. Postój koło Mechelinek był odpoczynkiem dla załogi. Komandor Kwiatkowski czekał teraz na dalsze rozkazy z Dowództwa Floty.

Krótko przed godz. 16.00, w chwili gdy na okręcie zmieniała się służba wachtowa, na *Gryfa* i inne okręty nawodne dotarł radiogram ze Sztabu Morskiej Obrony Wybrzeża z miejscem postoju na Helu (d-ca kmdr dypl. Stefan Frankowski). Treść depeszy była krótka – *Wykonać plan „Rurka"*. Niespełna godzinę później dowódca *Wichra*, kmdr por. Stefan de Walden, jako najstarszy oficer na redzie, zarządził na niszczycielu odprawę dowódców dla omówienia treści tajemniczej depeszy.

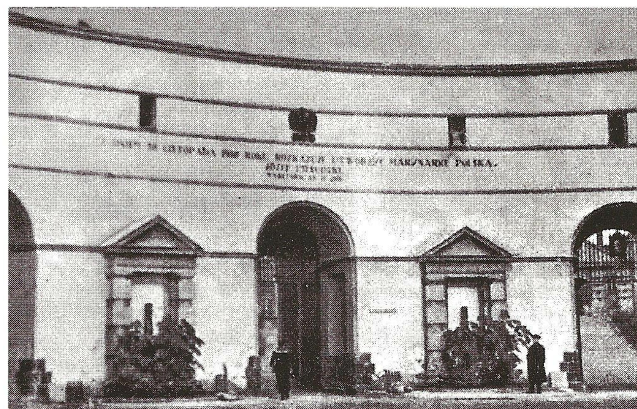
W tym czasie do *Wichra* zaczęły podchodzić okręty celem przekazania dowódców. Pod słowem „Rurka", kryła się zaszyfrowana informacja, która wyznaczała niszczyciel *Wicher*, stawiacz min *Gryf*, dywizjon trałowców oraz kanonierki *Komendant Piłsudski* i *Generał Haller* do wzięcia udziału w pierwszym morskim zadaniu bojowym w tej wojnie.

W nocy z 1 na 2 września w odległości 12 mil morskich na południowy wschód od Helu, który był punktem wyjściowym operacji, *Gryf* w asyście „ptaszków" miał rozpocząć stawianie dużej zagrody minowej we wschodniej części Zatoki Gdańskiej. Niszczyciel *Wicher* został wyznaczony do osłony największej jednostki bojowej w naszej flocie. Końcowym elementem operacji miało być podejście pod wybrzeże niemieckie w rejonie Piławy, miasta i bazy morskiej u wejścia na Zalew Wiślany (obecnie Bałtyjsk). Uzgodniono, że uzbrojenie min nastąpi krótko przed akcją. Odpowiedzialnym za przygotowanie min był por. mar. Konrad Wachtel (I of. broni podw.).

Wcześniej wszelkie aspekty techniczne minowania zostały rozwiązane przez komandorów Kwiatkowskiego z *Gryfa* i Stefana de Waldena z *Wichra*, dowodzącego akcją. Operacja „Rurka" miała rozpocząć się o godz. 22.00.

Zorganizowanie operacji przez okręty PMW w znacznym stopniu pomogło marynarzom otrząsnąć się z szoku, jakim były pierwsze godziny wojny. Świadomość przyszłej walki z okrętami Kriegsmarine wywołała pewne ożywienie. Zapanował nastrój wielkiej powagi.

Po odprawie dowódców na *Wichrze Gryf* poszedł na gdyńską redę. Tam oczekiwały pozostałe jednostki wojenne wyznaczone do realizacji planu „Rurka"[43]. Zespół, zwany przez wspominających go flotyllą, ruszył małą prędkością w kierunku Helu. Dywizjonem trałowców dowodził kmdr ppor. Zdzisław Boczkowski. Konwój uzupełniały kanonierki *Generał Haller* i *Komendant Piłsudski*.



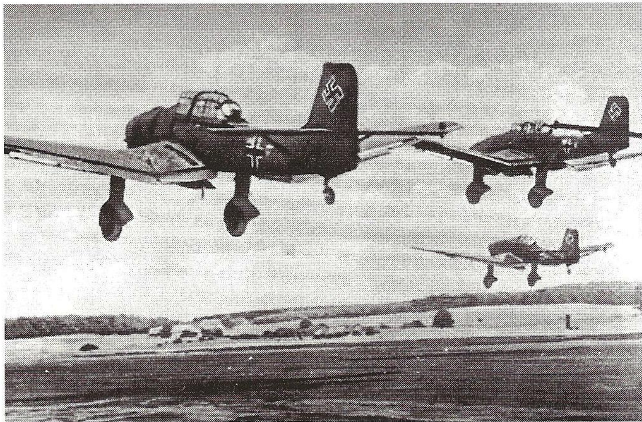
Gmach Dowództwa Floty w Gdyni-Oksywiu.

O ruchach okrętów polskich, krążących między Helem a Gdynią w oczekiwaniu na przystąpienie do operacji, powiadomiony został gen. lotn. Albert Kesselring, dowódca 1 floty powietrznej Luftwaffe. Zdając sobie sprawę z faktu, że stawiacz min i jednostki mu towarzyszące mogą pokrzyżować niemieckie plany – przez postawienie dużej zagrody minowej – wydał rozkaz gen. por. lotn. Hellmuthowi Foersterowi, aby ten wydzielił do akcji dywizjon bombowców nurkujących typu Junkers, celem zniszczenia polskich okrętów.

W tym miejscu należy wspomnieć, że na początku działań wojennych w Polsce, Niemcy nie liczyli, by konflikt rozszerzył się na państwa zachodnie (Francję i Wielką Brytanię). Dlatego też Kriegsmarine mogła skoncentrować na początku II wojny światowej swoje przeważające siły przeciwko zdeterminowanej, lecz niewielkiej PMW. Dowodzony przez gen.-adm. Conrada Albrechta silny zespół floty niemieckiej na Bałtyku tworzyły:

[42] S. Światkowski błędnie podaje, że *Gryf* zaczął pobierać miny morskie z kryp o godz. 07.40, a sam załadunek trwał do godz. 10.00.

[43] S.M. Piaskowski podaje w swoich Okrętach...: Operacja „Rurka" została odwołana (co było nieprawdą, patrz dalej w tekście – przyp. red.). Była zresztą spóźniona. W myśl bowiem założeń operacyjnych zagrodę minową, powinno się było postawić tuż przed wybuchem wojny.



Klucz Stukasów nad Polską we wrześniu 1939 r.

- 2 pancerniki szkolne – *Schlesien* i *Schleswig-Holstein*;
- 3 krążowniki lekkie – *Köln*, *Leipzig* i *Nürnberg* (okręt flagowy wiceadm. Hermanna Denscha);
- 9 niszczycieli[44] – *Leberecht Maass* (Z 1), *Georg Thiele* (Z 2), *Richard Beitzen* (Z 4), *Bruno Heinemann* (Z 8), *Wolfgang Zenker* (Z 9), *Bernd von Arnim* (Z 11), *Friedrich Ihn* (Z 14), *Erich Steinbrinck* (Z 15) i *Friedrich Eckoldt* (Z 16);
- 1 torpedowiec – *T 196*;
- 7 okrętów podwodnych – *U 12*, *U 14*, *U 16*, *U 18*, *U 20*, *U 22* i *U 24*;
- 9 ścigaczy torpedowych – *S 10*, *S 11*, *S 12*, *S 13*, *S 18*, *S 19*, *S 20*, *S 21* i *S 22*;
- 4 eskortowce – *F 7*, *F 8*, *F 9* i *F 10*;
- 2 okręty artyleryjskie – *Bremse* i *Brummer*;
- 19 trałowców – *M 1*, *M 3*, *M 4*, *M 5*, *M 7*, *M 8*, *M 75*, *M 84*, *M 85*, *M 102*, *M 111*, *M 122*, *M 126*, *M 132*, *Arkona*, *Otto Braun*, *Nautilus*, *Pelikan* i *Sundewall*;
- 2 okręty szkolne – *Drache* i *Fuchs*;
- 2 parowce uzbrojone – *Möwe* i *Siegfried*;
- 4 okręty-bazy – *Nettelbeck*, *Tsingtau*, *Von der Groeben* i *Weichsel*.

---

[44] M.J. Whitley, German Destroyers of World War Two, oraz W. Harnack, Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945, podają jeszcze dziesiąty okręt – *Hans Lody* (Z 10).

Ponadto w dyspozycji pozostawały kutry trałowe (R-booty) oraz pewna liczba bombowców, samolotów rozpoznawczych i myśliwskich.

Pierwsze dni II wojny światowej pokazały, że tak znaczne siły użyte przez Kriegsmarine były niepotrzebne, i w rzeczy samej niebezpiecznie wielkie. Największym zagrożeniem dla trzech krążowników były okręty podwodne (OORP *Orzeł*, *Sęp*, *Wilk*, *Ryś* i *Żbik*). One to właśnie wyszły w morze wcześniej i mogły być postrachem dla krążowników znajdujących się na wodach przybrzeżnych. Dowództwo Kriegsmarine zrozumiało, że jednostki te są łatwym celem i już w drugim dniu walk wraz z dwoma U-bootami zostały wycofane na zachód.

Pierwszego września, o godz. 03.32, wyszły z Piławy niszczyciele, których zadaniem było działanie przeciwko statkom handlowym wzdłuż polskiego wybrzeża na wysokości Półwyspu Helskiego i Zatoki Gdańskiej. Blisko półtorej godziny później pozycje zostały osiągnięte i podczas dnia kilkanaście statków, w tym neutralne jednostki norweskie i greckie zatrzymano i przeszukano. Podczas tej operacji niektóre z niszczycieli zbliżyły się na kilka mil od polskiego wybrzeża koło Helu.

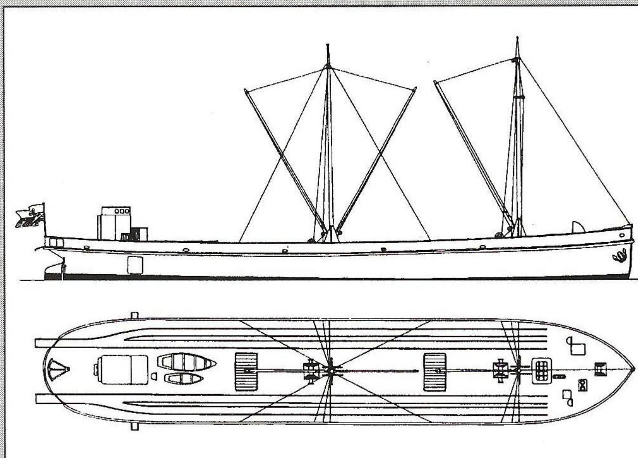
Wróćmy do wydarzeń związanych z losami *Gryfa* i operacją „Rurka". Generał Foerster znał już pozycję okrętów polskich, które szykowały się do akcji minowania. Aby temu przeszkodzić, wysłał do walki 1 szkolny pułk lotnictwa bombowego Luftwaffe, stacjonujący w Słupsku (ówcz. niem. Stolp) w sile 33 samolotów. Bombowce wystartowały z lotniska w Słupsku o godz. 17.25. Piloci potrzebowali blisko 20 minut, aby znaleźć się nad celem.

> *Szliśmy w wachcie bojowej* – wspomina ppor. mar. Jagusiewicz – *i moja wachta była wolna. Poszedłem do Boforsów, aby sprawdzić, czy podręczny magazyn amunicyjny jest uzupełniony po poprzedniej akcji. Zszedłem ze spardeku Boforsów na pokład i zamierzałem pójść do NKM-emów na skrzydłach pomostów, aby* [tam] *sprawdzić również zapasy amunicji, kiedy nagle zabrzmiał dzwonek alarmu przeciwlotniczego. Zanim dobiegłem do NKM-emów już pierwsze Stukasy* (Junkersy Ju-87B – przyp. M.B.) *nurkowały na nas.*

Cała ta sytuacja rozegrała się w odległości około 4 mil morskich od Helu.

Krótko przed atakiem z powietrza, kpt. mar. Mostowik zarządził zbiórkę wolnej załogi pokładowej. Wytłumaczył zebranym, że w związ-

Już 1 września załogi na krypach, nie niepokojone przez niemieckie lotnictwo, były świadkami nalotu na port helski. W tym czasie zmagazynowano na nich 240 min wz. 08 i SM 5. Tak ogromny potencjał wybuchowy, w przypadku braku odpowiedzialności ze strony dowódcy grupy kryp, mógł doprowadzić do nieobliczalnej w skutkach katastrofy. Z rozkazu Dowództwa Floty postanowiono część min przekazać na *Gryfa* (1 września – przyp. M.B.) Pozostały ładunek przeznaczono dla trzech „ptaszków" (*Mewa* była uszkodzona w pierwszym dniu wojny i zatonęła 3 września). W nocy z 10 na 11 września na wysokości Jamy Kuźnickiej OORP *Czajka*, *Jaskółka* i *Rybitwa* podjęły każda po 20 min wz. 08 z myślą o postawieniu zagrody na Zatoce. Podobne zadanie wykonały w nocy z 12 na 13 września.



Trzeciego dnia wojny załogi kryp, na rozkaz dowódcy Obrony Wybrzeża, kmdra dypl. Stefana Frankowskiego, zostały odesłane do Jastarni, będąc tam do dyspozycji d-cy Dywizjonu Minowców. Skorzystano z ich pomocy właśnie podczas tych dwóch nocnych operacji. Jeszcze we wrześniu 1939 r. krypy zostały zatopione przez otwarcie zaworów dennych, po uprzednim rozbrojeniu min i wyrzuceniu ich mechanizmów do morza. Po wrześniowej klęsce Niemcy wydobyli owe trzy krypy minowe i przebudowali na samobieżne zbiornikowce (*Plehnendorf*, *Ziegenort* i *Stutthof*). Po 1945 r. jednostki wróciły do PMW (znane jako *Żółw*, *Ślimak* i *Krab*, a później jako *Z-1*, *Z-2* i *Z-3*). W 1964 r. zostały skreślone ze stanu floty i przystosowane jako jednostki portowe, w kolejnych latach oddane na złom.

ku z powołaniem przez niego o jedną wachtę więcej, załoga będzie mogła częściej zmieniać się i wypoczywać. Tym samym wachty miały być krótsze. Marynarze zebrali się na prawej burcie. W chwili, gdy kapitan zaczął odczytywać pierwsze nazwiska, jeden z granatowej braci zdążył tylko krzyknąć: – „pikują!".

Oddajmy głos st. mar. Kozińskiemu:

Wszystkie nasze działka przeciwlotnicze grają bez przerwy. Samolot pikujący szybko zbliża się. Pobiegłem prawą burtą w kierunku dziobu i przystanąłem przy nadbudówce tuląc do niej zadek. Obok wejścia do załogi maszynowej przy mnie stał marynarz Szlęk (w literaturze wspomnieniowej lub w relacjach naocznych świadków nazwisko tego marynarza podawane jest w różnych wariantach pisowni – «Szlęk», «Szlenk» lub «Szlenik». Autor przyjął formę, która występuje najczęściej, w oparciu o wypowiedzi członków *Gryfa* – przyp. M.B.). *Kiedy pierwsza bomba była na wysokości prawej burty, mar. Szlęk ocenił – „leci do wody, nic nam nie zrobi". Krzyknąłem „padnij" i podczołgałem się bliżej działa nr 2* (pojedyncze na dziobie – przyp. M.B.). *Pomyślałem sobie, zawsze to lepsza osłona. Spojrzałem w prawą stronę. Marynarz Szlęk leżał na pokładzie w wielkiej kałuży krwi z oderwaną głową. Czuć mdlący zapach krwi. Bomba wybuchła w niewielkiej odległości od okrętu. W powietrzu nad okrętem i wokół niego dzieje się coś potwornego, istne piekło. Samoloty atakują ze wszystkich stron, wyjąc przy tym przeraźliwie. Bomby wybuchają chyba pod okrętem, bo* Gryf *po prostu skacze jak rozhukany źrebak. Trudno ustać na pokładzie. Człowiek siłą wstrząsów okrętu odrywa się z pokładu. Coś niespotykanego. Wydaje się, że to już koniec.*

Lotnicy z wściekłością atakują *Gryfa*. Oni wiedzą, że ten duży okręt ze swoimi 300 minami jest zagrożeniem dla ich marynarki wojennej.

Tymczasem pozostałe nasze okręty błyskawicznie rozluźniły szyk i idąc zygzakiem otworzyły ciągły ogień do Stukasów. Nalot, mimo że przeprowadzony energicznie i śmiało, nie przyniósł Niemcom spodziewanych efektów. Brak było bezpośrednich trafień. Bombowce atakowały pojedynczo lub parami. Już po wyrzuceniu bomb, pilot podrywał maszynę do góry, robił ostry skręt i zataczając koło szykował się do kolejnego ataku.

Dalsze dramatyczne chwile relacjonuje ppor. mar. Jagusiewicz:

Olbrzymi wytrysk wody wzniósł się tuż za burtą. Za chwilę byłem mokry od stóp do głów. Pomyślałem: – Ta bomba była niebezpiecznie blisko, jakieś 10 do 15 metrów od burty. Ten prysznic przypomniał mi jeden z moich obowiązków w alarmie przeciwlotniczym. Ponieważ sprzęt obrony przeciwlotniczej był bardzo skąpy, wielu ludzi nie miało czynnego przydziału i stawali się widzami. Zauważyłem grupę marynarzy na rufie, więc skierowałem się w ich kierunku, aby wepchnąć ich pod pokład. Biegnąc tam nagle poczułem, że biegnę jak pod górę, i rzeczywiście rufa zaczęła unosić się gwałtownie. Przeleciało mi przez myśl: – Trafili. Lecimy w powietrze. Z wielką ulgą zobaczyłem olbrzymi wytrysk, wznoszący się tuż za rufą, i jednocześnie rufa zaczęła opadać. A więc jeszcze nie lecimy w powietrze – pomyślałem. Po przegnaniu widzów pod pokład przez chwilę rozglądałem się dookoła i z przyjemnością doliczyłem się wszystkich naszych okrętów, ale równocześnie zauważyłem, że Gryf *zatacza koło. Do tej pory d-ca okrętu zmieniał kurs bardzo ostro w czasie każdego ataku. Domyśliłem się, że bomba za rufą musiała uszkodzić maszynę sterową i ster jest zacięty w położeniu na burtę. Pobiegłem w kierunku pomostu. W pół drogi zobaczyłem dwóch sanitariuszy* (jednym z nich był bosman Bronisław Jaskuła – przyp. M.B.) *z noszami, wspinających się na pomost. Na skrzydle pomostu zauważyłem jednego z sygnalistów, siedzącego w kącie z rozwalonym brzuchem. Jeden oficer widząc moje pytające spojrzenie, rzucił – „Dowódca okrętu poważnie ranny, nieprzytomny. Właśnie zabierają go do izby chorych". Skonfundowany tą wiadomością zszedłem z pomostu. Idąc wzdłuż nadbudówek zauważyłem szereg dziur od odłamków bomb i pocisków Stukasów.*



Niszczyciel ORP *Wicher* brał udział 1 września 1939 r. w pierwszej bitwie powietrzno-morskiej w II wojnie światowej; trzeciego dnia wojny wraz ze stawiaczem min odpierał ataki niemieckich niszczycieli w porannej walce artyleryjskiej; zatopiony bombami samolotów Luftwaffe 3 września 1939 r. w porcie wojennym Hel.

W wyniku bombardowania ciężko ranny został mar. Kwiatkowski. Trzymając się za podbródek – niemożliwie zakrwawiony – odprowadzony został przez kolegów do okrętowego szpitalika.

Na mostku, w bliskiej odległości od kmdra ppor. Kwiatkowskiego, ranny został, nie wymieniony z nazwiska przez Jagusiewicza, mat sygnalista Piotr Karpowicz. Trzymając dłońmi wnętrzności, ostatnim wysiłkiem wypowiedział słowa: – *Koledzy pomścijcie mnie* (zmarł 3 września w szpitalu w Babich Dołach).

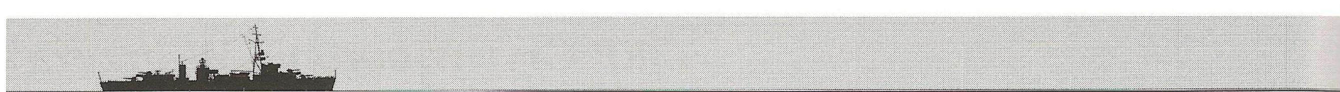
Rannych było jeszcze kilkunastu członków załogi. Lekko ranny mar. Piotr Wojtowicz, tak wspomina po latach:

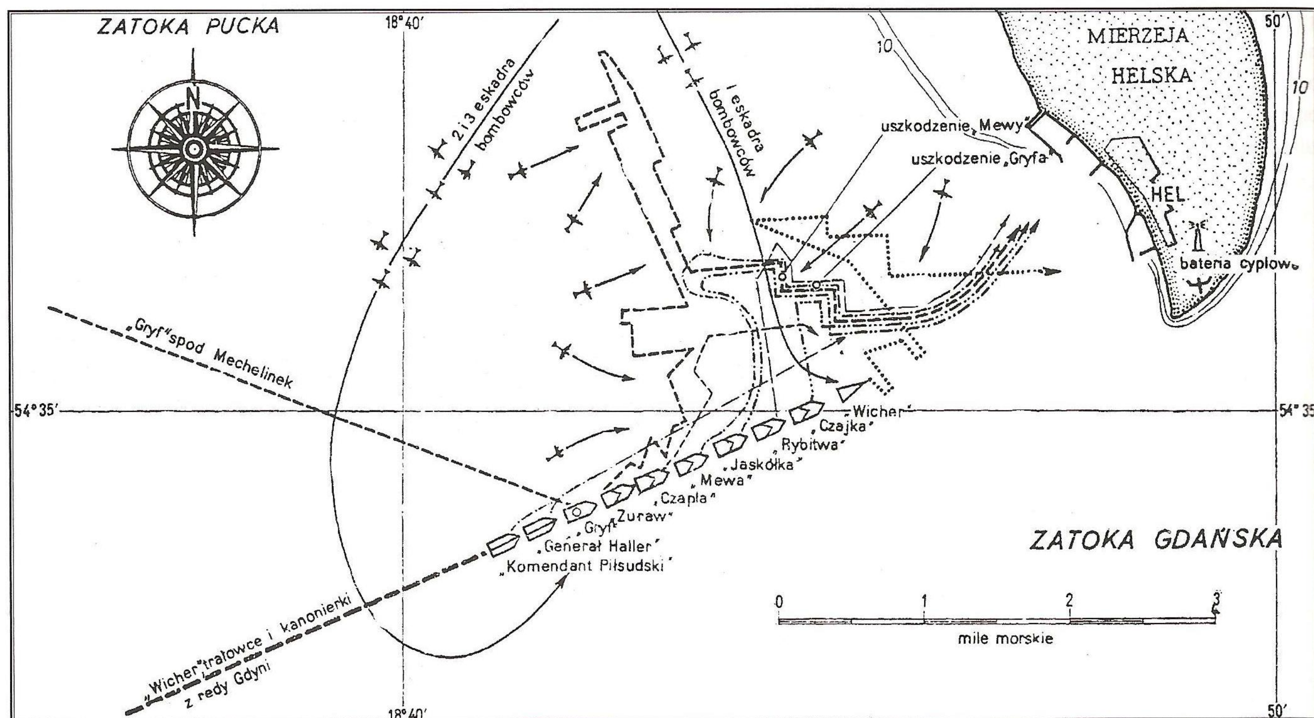
Stałem przy sterze na pomoście bojowym. W tym momencie nastąpił na nasz okręt zmasowany nalot lotniczy. Pierwsza bomba, która na nas leciała, upadła w bliskiej odległości od prawej burty, dokładnie na wysokości pomostu. Dowódca zdążył jeszcze wydać rozkaz: – ster w prawo 20, oba motory cała naprzód! Natychmiast telegraf został ustawiony na oba cała naprzód. Przełożyłem ster w prawo 20. Po wybuchu bomby dowódca upadł nie podnosząc się już (ranny w pierś i nogę – przyp. M.B.). *Również sygnalista przy telegrafie został wyrzucony na prawą burtę pomostu bojowego ze wszystkimi wnętrznościami na zewnątrz. Ja zostałem ranny w lewą nogę, ale na szczęście niegroźnie. Natychmiast na odmianę przekładałem ster na lewo 20, zgodnie jak to się przerabiało podczas ćwiczeń przeciwlotniczych. Zauważyłem, że ster przestał działać. Szybko, skacząc na jednej nodze, zameldowałem na pomost nawigacyjny o awarii steru.*

Oprócz komandora Stefana Kwiatkowskiego, który cały czas był na pomoście, przebywali tam jeszcze: kpt. mar. Adam Jagielski, por. mar. Tadeusz Męczyński i por. mar. Konrad Wachtel. Śmiertelnie rannym dowódcą natychmiast zaopiekowali się kapitanowie Jagielski



Pierwszego kwietnia 1939 r. nowym dowódcą *Gryfa* został kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski (przejął obowiązki dowodzenia stawiaczem min od kmdra por. dypl. Romana Stankiewicza). Poległ w pierwszym dniu wojny podczas ataku lotniczego Luftwaffe na okręt. Pochowany na cmentarzu w Helu.





Bitwa powietrzno-morska koło Helu 1 września 1939 r.

Wg E. Kosiarz, Salwy nad Zatoką

i Mostowik (wezwany na pomost), którzy umierającego Kwiatkowskiego przenieśli do kajuty. Porucznik rez. dr Jerzy Neuman nic już nie mógł pomóc. Dowódca, cały w ranach od odłamków i pocisków, z urwaną nogą, co chwilę tracił przytomność. Wkrótce zmarł.

Ranni byli też Wachtel (w lewą rękę) i III oficer artylerii ppor. mar. Henryk Strenger. Ten ostatni nie opuścił jednak swego stanowiska dowodzenia. Odłamek ranił go w lewy łokieć i lewy pośladek. Mimo to podawał dalej artylerzystom kąty nalotów. Gdy wreszcie rannego ppor. mar. Strengera przeniesiono do okrętowego szpitalika, miejsce dowodzenia artylerią Boforsów, czyli czterech działek plot. kal. 40 mm, przejął ppor. mar. Lech Dandelski (II of. sygn.). Mimo że nie był artylerzystą, z pełną podziwu godnością i odwagą dodawał otuchy marynarzom.

W chwili, gdy komandor Kwiatkowski został ranny, na pomoście nie było zastępcy dowódcy, kpt. mar. kontr. Wiktora Łomidzego. W tych okolicznościach, por. mar. Tadeusz Męczyński objął na krótko dowodzenie okrętem. Uczynił to w momencie, gdy ataki lotnicze na *Gryfa* nie ustawały. Pełnił tę niespodziewaną dla siebie funkcję do chwili przybycia na pomost bojowy z.d.o. Na szczęście w tym czasie stawiacz min nie został trafiony bezpośrednio. Mimo że początkowo piloci niemieccy zrzucali bomby z wysokości 600 metrów, dzięki skutecznej obronie artylerii przeciwlotniczej, stali się ostrożniejsi i działali na wyższym pułapie.

Awaria steru elektrycznego na pomoście bojowym, nawigacyjnym i śródokręciu była zwiastunem niechybnej tragedii. Na szczęście gospodarze działu elektrycznego – st. bosman Nyk i bosman Teodor Sznajder – z pomocą sześciu marynarzy uruchomili rufowy ster ręczny, który znajdował się w głębi kadłuba przy maszynie sterowej. Do tej czynności potrzeba było dużej siły. Była to jednak ostatnia szansa na przetrwanie. Spadające bomby mogły w każdej sekundzie trafić celu. Zróżnicowane czułości zapalników bomb powodowały, że jedne wybuchały przy zetknięciu z powierzchnią wody i raziły odłamkami, a inne wybuchały już w wodzie wysokimi fontannami powodując silne wstrząsy kadłuba okrętu i jakby jego unoszenie się.

O pełnej determinacji załogi *Gryfa* niech świadczy fakt, że ppor. mar. Jerzy Skowroński, który miał przejąć o godz. 18.00 dowodzenie artylerią okrętową, nie mógł tego uczynić. W ferworze walki ppor. mar. Strenger nie chciał od razu przekazać obowiązków. Dopiero w przerwie nalotu zszedł z pomostu. Podobnie postąpił podporucznik Dandelski. Widząc że jego rówieśnik ciężko krwawi, na siłę wymusił by ten został oddany pod opiekę lekarza okrętowego. Dopiero w przerwie nalotu Dandelski zdał dowodzenie.

Masakrę na dziobie okrętu tak relacjonuje mar. Stanisław Walankiewicz:

Większość zabitych i rannych to byli marynarze mieszkający na dziobie z załogi maszynowej. Po prostu głupia ich ciekawość. Zamiast ukryć się pod pokładem wyszli nań, ażeby oglądać bombardowanie. Chwilę później doszło do tragedii. Pokład cały był we krwi.

Gryf chociaż uszkodzony walczył. Pozostałe okręty, mimo że w początkowej fazie nalotu oddaliły się od stawiacza min, teraz zaczęły zbliżać się do *Gryfa* i odegrały poważną rolę w wzmocnieniu jego obrony przeciwlotniczej.

Do usuwania awarii na stawiaczu min zabrała się grupa awaryjno-ratownicza. Nadzór nad pracami objęli m.in. kpt. mar. Mostowik, ppor. mar. Dandelski i chor. Łapawa. Pełne ręce roboty miał por. rez. dr Neuman. Nie wszystkim mógł pomóc. Mały szpitalik zapełniony był rannymi.

Śmierć dowódcy okrętu była bardzo bolesna. Zapanowało ogólne przygnębienie załogi. Mimo chwilowego braku dowódcy udało się uchronić *Gryfa* przed zatopieniem. Wiele w tym zasługi okrętów towarzyszących. Z nich najbardziej ucierpiał trałowiec *Mewa*, na którym dowódca, kpt. mar. Wacław Lipkowski, ppor. mar. Zbigniew Mielczarek i bosm. pchor. Zbigniew Sokołowski zostali ranni. Poza tym kilku marynarzy z innych jednostek, biorących w pierwszej bitwie powietrzno-morskiej, poniosło śmierć. Unieruchomioną *Mewę* odholował bliźniaczy okręt *Rybitwa* do portu wojennego Hel. Drobnych uszkodzeń doznał *Wicher*, ale żadnych strat w ludziach nie zanotowano.

Po pierwszym bombardowaniu Niemcy odstąpili w kolejnych atakach od lotów nurkowych. Silna zapora przeciwlotnicza odstraszyła pilotów Luftwaffe. Mimo że żaden z bombowców nie został zniszczony, to prawdopodobnie dwa z nich zostały uszkodzone, ciągnąc za sobą dymiące warkocze. Możliwe że samoloty te spadły do morza nie docierając do lotniska.

Bitwa trwała zaledwie kilkanaście minut. Podczas pierwszej fali ataku na *Gryfa* zrzucono około 30 bomb. Straty – trzech zabitych i kilkunastu rannych.

Szpitalik na Gryfie – wspomina mar. Iwański – *będę pamiętał do końca mojego życia. Po nalocie zszedłem pod pokład do kolegów. Ktoś przykryty był pokrowcem. Odchyliłem płachtę i mało co nie zemdlałem. Były to zwłoki mar. Szlęka. Bez głowy. W szpitaliku zobaczyłem straszne rzeczy. Całe pomieszczenie, wszystkie łóżka zajęte były przez rannych marynarzy. Byli strasznie okaleczeni. Najlepszy mój przyjaciel, mar. Władysław Wachowski – ochotnik miner z Częstochowy – miał obie nogi ciężko pokaleczone. Ludzie z braku bandaży poowijani byli prześcieradłami moczonymi w jakimś żółtym płynie* (rywanolu, czyli etakrydynie mającej właściwości antyseptyczne – przyp. red.). *Marynarz Kałdun miał wyszarpaną dziurę w gardle. Podłoga wyłożona linoleum, w całości pokryta była krwią. Co jakiś czas sanitariusze ścierali zakrzepłą krew. Tego widoku nie można zapomnieć.*

Po śmierci kmdra ppor. Stefana Kwiatkowskiego dowodzenie *Gryfem* objął dotychczasowy jego zastępca, kpt. mar. kontr. Wiktor Łomidze (przejął je z rąk por. mar. T. Męczyńskiego; zdarzenie to miało zapewne miejsce około godz. 18.00). Za jego sprawą zapadła pochopna, żeby nie powiedzieć niesłychana, decyzja o wyrzuceniu wszystkich min za burtę. Łomidze podczas obchodu okrętu po nalocie, dostrzegł kilkanaście kadłubów min wyrzuconych wskutek wstrząsów od wybuchów bomb wraz z wózkami kotwicznymi z torów minowych. Na tej podstawie wysunął wniosek, że miny uległy uszkodzeniu i w chwili obecnej stanowią zagrożenie dla *Gryfa*. Spodziewał się także kolejnego ataku niemieckich bombowców.

Porucznik Wachtel ogłosił zbiórkę wolnej załogi na rufie okrętu. Pod rufowym pokładem w komorach minowych krzątali się już marynarze. Rzędy min tkwiły na torach osadzone na swoich wózkach. Załoga *Gryfa* nie znała jeszcze decyzji p.o. dowódcy okrętu. Oni rozumieli, że największą siłą ich okrętu jest blisko 300 min morskich.

Nowy dowódca *Gryfa* słusznie rozumował, że w takiej chwili Stukasy mogą ponowić bombardowanie. Dla naszych oficerów stało się jasne, że Niemcy panują w powietrzu całkowicie, a okręty PMW znalazły się w bardzo trudnej sytuacji. Na dłuższą metę uzbrojenie przeciwlotnicze wszystkich tych jednostek nie było w stanie powstrzymać bezkarnie atakujących pilotów Luftwaffe. Na dodatek, na całym Wybrzeżu nie mieliśmy ani jednego samolotu myśliwskiego, który byłby w stanie nawiązać równorzędną walkę z niemieckimi maszynami. Po intensywnych nalotach na Puck, Gdynię i Hel, następnym celem Niemców były okręty spod biało-czerwonej bandery. W największym niebezpieczeństwie był *Gryf* z 300 minami morskimi.

Wydaje się, że dokonane wkrótce po godz. 16.00 zgromadzenie okrętów na redzie w Gdyni było poważnym błędem taktycznym. Rozlokowanie jednostek nawodnych na całej Zatoce Puckiej i wzdłuż Półwyspu Helskiego mogło utrudnić bombowcom Luftwaffe odnalezienie celów, a tym samym osłabić siłę ich ataków. Niewątpliwie najkorzystniejszym miejscem dla *Gryfa* byłby akwen pod Kępą Oksywską, gdzie stawiacz min miałby dodatkowo swobodę manewrowania, choćby ze względu na głębokość rzędu 10 m. Ponieważ operacja postawienia zagrody minowej przewidziana była na godziny nocne, było dość czasu, aby zgromadzić zespół w określonym miejscu po zachodzie słońca.

W tych okolicznościach 33 Stukasy bez trudności odnalazły zespół 10 okrętów (były to wszystkie pozostałe na Wybrzeżu jednostki nawodne PMW o największej zdolności bojowej). W wyniku popełnionego błędu taktycznego, o którym wspomniano wyżej, Niemcy wykonali atak lotniczy na polskie okręty. Należało mówić o dużym szczęściu, gdyż żadna z naszych jednostek nie została zatopiona.

Sytuacja na *Gryfie* była trudna – śmierć dowódcy i dwóch marynarzy, a także kilkunastu rannych – ale nie tragiczna. Stawiacz min nie był trafiony żadną bombą. Zaraz po bombardowaniu przystąpiono do porządków na okręcie. Ranni byli opatrywani przez lekarza i dwóch sanitariuszy. Bosman okrętowy z grupą marynarzy zaczęli zmywać kałuże krwi z pomostów i pokładu. „Elektrykarze" byli zajęci usuwaniem awarii urządzeń elektrycznych (maszyny sterowej, wind minowych i telefonów). Na naprawę czekały uszkodzony żyrokompas, dalmierz, rozbite reflektory oraz niemal wszystkie radiostacje.

Obecnie, znając wszystkie szczegóły z tych gorących i dramatycznych chwil, możemy być zgodni, że decyzja Wiktora Łomidzego o wyrzuceniu min nieuzbrojonych była niesłuszna (sprawa ta jest omówiona szerzej w następnym rozdziale). Argument p.o. dowódcy okrętu, dotychczasowego z.d.o., o rozregulowaniu się min był mocno dyskusyjny. Miny morskie wz. 08 były zbudowane prosto i solidnie. Prawdopodobnie nawet te, które wyskoczyły z torów (a było ich raptem kilkanaście) nie były uszkodzone. Jako akt przezorności można było je wyrzucić jako nie uzbrojone podczas stawiania zagrody. Detonatory były trzymane osobno w komorach i te na pewno nie były uszkodzone. Detonatory wkręcano do min tuż przed ich wyrzuceniem za burtę. Nawet wtedy miny nie mogły wybuchnąć, do chwili, aż bezpiecznik cukrowy rozpuścił się w wodzie. Trwało to zazwyczaj kilkanaście minut. Także sprawa urządzenia sterowego nie mogła być tak beznadziejna, skoro *Gryf* dotarł o własnych siłach na Hel (mało tego, bez pomocy holownika wszedł w główki portu wojennego!). Gdyby udało się tejże nocy położyć zagrodę minową na linii Hel-Sopot, to niewątpliwie w dniu 3 września dwa niszczyciele niemieckie, które stoczyły bój artyleryjski z *Wichrem*, *Gryfem* i baterią im. Laskowskiego, weszłyby na to pole minowe. Nie uprzedzajmy jednak dalszych zdarzeń.

Na razie piloci gen. por. Foerstera nie mogli zapisać na swoim koncie poważnego sukcesu. Okręty polskie były co prawda mniej lub bardziej uszkodzone, nadal jednak pełniły służbę.

Decyzja o wyrzuceniu nieuzbrojonych min za burtę – mimo że zgodnie z przepisami – wydana została zbyt pochopnie. Otwarto obie pary drzwi minowych na rufie, po czym ppor. mar. Skowroński dał rozkaz pozbycia się stalowych kadłubów. Krótko po godz. 18.00 w Zatoce Puckiej wyrzucono ręcznie 30 min morskich, a następnie w odległości 3-4 mil na południe od cypla helskiego pozbyto się reszty tegoż uzbrojenia. *Gryf* pozbywając się całego zapasu min, które miały być użyte do operacji „Rurka", stracił swą wartość bojową. Zdaniem historyka Andrzeja Rzepniewskiego, kpt. mar. kontr. Łomidze – *nie był człowiekiem zdolnym do zachowania w tej atmosferze zimnej krwi, rozwagi i siły woli, jakiej wymagały okoliczności.* Na podstawie ocen naukowców i relacji byłych członków załogi *Gryfa*, można stwierdzić, że Łomidze nie potrafił wczuć się w obowiązki dowódcy stawiacza min.

O atmosferze panującej wśród kadry oficerskiej *Gryfa* w chwili wyrzucenia 300 min za burtę, pisze ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz:

W pewnym momencie zauważyłem Leszka Dandelskiego i Witka Szczepanowskiego stojących na rufie. Podszedłem do nich mówiąc:

— No, mieliśmy trochę szczęścia, nie trafili nas.

Zbyli moją uwagę milczeniem, a jeden z nich powiedział:

— Słyszałeś, mamy wyrzucić miny za burtę, nie uzbrojone.

Nie chciałem uwierzyć własnym uszom.

— Co, dlaczego?

Dyskutowaliśmy ten rozkaz i zdecydowaliśmy pogadać o tym z Jurkiem Skowrońskim, który objął obowiązki I oficera broni podwodnej od rannego Wachtla. Po przybyciu Jurka zasypaliśmy go pytaniami na temat min i możliwości postawienia ich według planu. Był zdania, że mimo poważnych awarii w urządzeniach komory minowej (windy minowe jeszcze nie działały, cały szereg min spadł z torów minowych na skutek wybuchu bomb) mogliśmy postawić tę zagrodę. Wszystko zależało od tego, czy awaria steru będzie usunięta na czas. Byliśmy pod wrażeniem, że decyzja wyrzucenia nieuzbrojonych min była powzięta (było to nieprawdą – patrz rozdział IV – przyp. M.B.) *przez Dowództwo Floty, a nie przez z.d.o. Poza*

tym, będąc wyszkolonymi w duchu bezwzględnej dyscypliny i posłuszeństwa nie mogliśmy zdecydować się na otwarty bunt. Rozeszliśmy się przygnębieni beznadziejną sytuacją, z nękającym nas wciąż pytaniem, czemu nie postawić zagrody [minowej], *jeżeli możemy wyrzucić miny nieuzbrojone.*

Około godz. 23.00 *Gryf* wszedł do portu helskiego. Zacumował lewą burtą do zanurzonego doku pływającego (ten nowy dok o nośności 5000 t został przeholowany w lipcu 1939 r. z Gdyni na Hel, gdzie utworzono Warsztaty Czołowe MW). Od tej chwili dok służył – przez jakiś czas – za ochronę od pocisków artyleryjskich od strony Zatoki Gdańskiej.

W panującym chaosie dowódca *Wichra* nie został poinformowany o odwołaniu operacji minowej przez Sztab Dowództwa Floty. Niszczyciel udał się więc na wcześniej wyznaczoną pozycję – około 10 mil morskich na zachód od Piławy. Krótko przed północą okręt osiągnął swój rejon patrolu. Komandor por. Stefan de Walden nie zdawał sobie sprawy z tego, że krążąc przed Piławą, w celu ubezpieczenia operacji „Rurka", wykonuje syzyfowe zadanie. Podobnie jak dowódca *Wichra*, także bateria im. H. Laskowskiego, która o godz. 22.00, była w stanie pogotowia bojowego, na wypadek konieczności wsparcia artyleryjskiego niszczyciela, nie została powiadomiona o odwołaniu nocnej operacji.

Tymczasem okręty Kriegsmarine udały się na wyznaczone pozycje wokół Półwyspu Helskiego. Krążowniki operowały w środkowej części Bałtyku (chodzi tu o środek jego południowej części, np. rejon Ławicy Słupskiej). Niszczycielom i eskortowcom (były to tzw. «Geleitboote» typu «F») wyznaczono zadanie patrolowania akwenu opasującego Hel od Rozewia aż do Kahlbergu (dziś. Krynica Morska). Inne jednostki wyznaczono do szukania pól minowych. Dodatkowo do akcji wprowadzono eskadry bombowe.

Około godz. 22.00 z punktów obserwacyjnych *Wichra* zauważono dwie sylwetki okrętów nieprzyjaciela.

Krążyłem w wyznaczonym sektorze – wspomina de Walden – *mając załogę w stanie alarmu bojowego. Na okręcie bowiem spoczywała ciężka odpowiedzialność. Od czujności i szybkiej reakcji mogły zależeć losy całej operacji* [„Rurka"] *oraz losy bezbronnych, zajętych swą pracą minowców* (tj. stawiacza min i trałowców – przyp. M.B.). *Naraz równocześnie z kilku punktów obserwacyjnych padły meldunki: „dwa niszczyciele, kąt kursowy 330°, kąt biegu – lewo 90°", a za chwilę od dalmierza: „odległość 4500 m".*

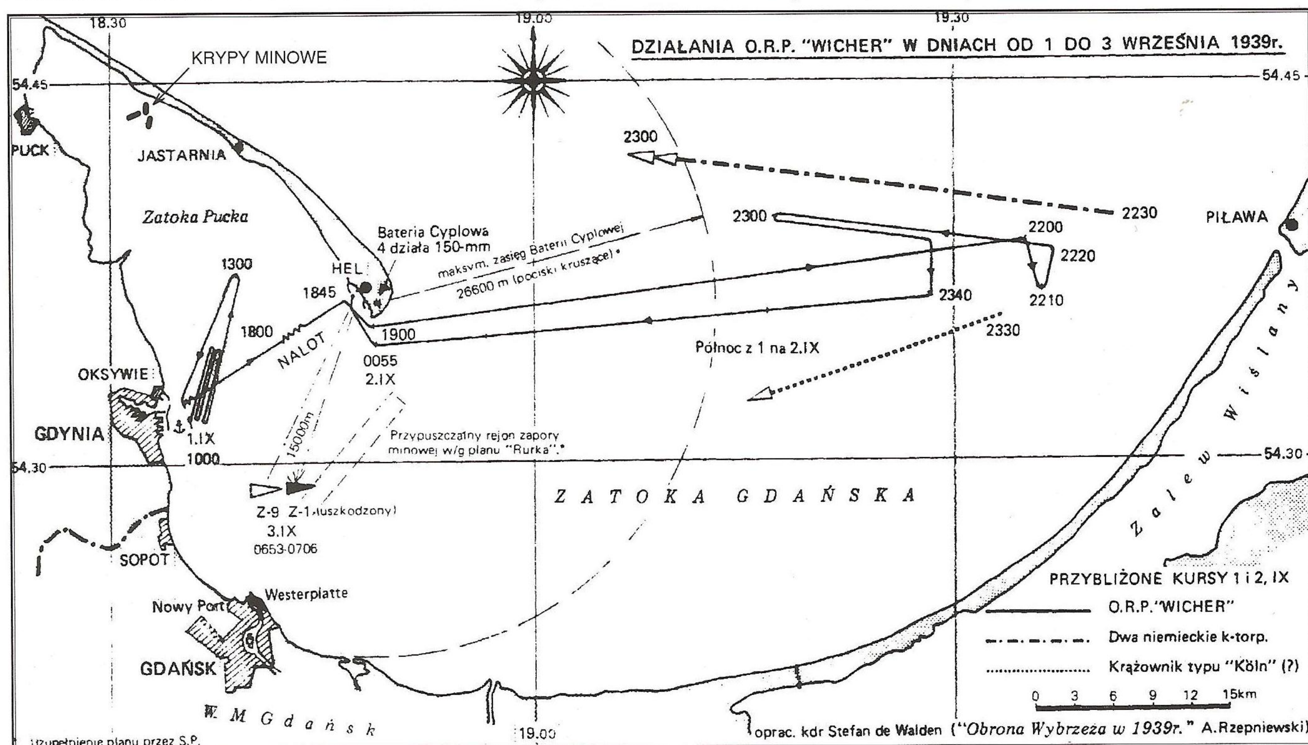
Równoczesność meldunków okazała dobitnie, jak czujna była obserwacja i jak dobrze ludzie rozumieli swą rolę. Niszczyciele, idąc w szyku torowym, dopiero się zjawiły na skraju jaśniejszego horyzontu od strony wschodzącego księżyca i od razu zostały zauważone.

„Szybkość ponad 20 węzłów" – padł meldunek oficera artylerii, który od razu zaczął obserwację elementów ruchu przeciwnika. „Przekaźniki w ruch!" Puszczone w ruch motorki elektryczne przyrządów przekazujących dane do dział, zaczęły mruczeć w sposób charakterystyczny. Lufy dział obróciły się, kierując się na pierwszy z okrętów w szyku. „Działo nr 1 przygotować pociski oświetlające!" Jeszcze jedno słowo komendy i rozpocznie się scena, której epilog jednych pośle na dno morza, drugich ozdobi wawrzynem (ten podniosły literacko fragment wspomnień komandora de Waldena jest jedynie barwnym opisem niedoszłej walki z niemieckim niszczycielem. Dyrektywy z Dowództwa Floty jasno określały, że podczas operacji „Rurka" okręty PMW nie mogą podejmować starcia artyleryjskiego, by tym samym nie być wykrytym; miało to nie dekonspirować samej akcji minowania; warto tu też zauważyć, że Kriegsmarine dopiero wprowadzała radary na swe wielkie okręty i nie było ich na niszczycielach, ani nawet na krążownikach – przyp. M.B.).

Jestem w wymarzonej pozycji. Znajduję się bowiem na ciemnym tle horyzontu, widzę przeciwnika jak na dłoni w jasnej smudze księżycowej w odległości, która nie wymagała wstrzeliwania się. Wiem jaki powinien być wynik tej rozgrywki i – nie mogę strzelać! Rozkaz operacyjny mówi wyraźnie, że nie wolno zdradzić się swą obecnością. Od dyskrecji bowiem operacji zależy jej powodzenie. Walczyć tylko mogę w razie koniecznej obrony minowców [Gryfa i „ptaszków"]. (dowódca Wichra nie wiedział, że akcja minowania została odwołana – przyp. M.B.).

Tymczasem kurs przeciwnika bynajmniej nie prowadził na nasz zespół minujący. Wykręcam okrętem na kurs równoległy do okrętów niemieckich, daję szybkość 18 mil, trzymam się w odległości 4000 m i stwier-

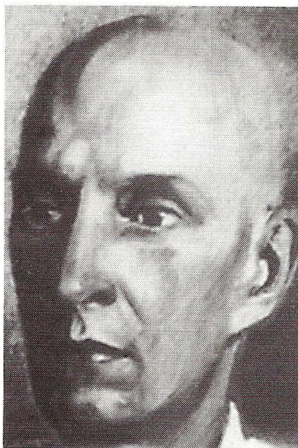
Działania ORP *Wicher* w dniach od 1 do 3 września 1939 r. [Oprac. S. de Walden (w:) A. Rzepniewski, Obrona Wybrzeża w 1939 r.]



dzam, że mają one szybkość 25 węzłów i idą kursem, wiodącym gdzieś poza Jastarnię.

Były to prawdopodobnie *Georg Thiele* (Z 2) i *Richard Beitzen* (Z 4), wchodzące w skład 1 dywizjonu niszczycieli.

Kolejna okazja ataku na niemiecki okręt, i znów nie wykorzystana, miała miejsce jeszcze tej samej nocy. Obserwatorzy *Wichra* zauważyli krążownik typu *Leipzig*[45] w odległości 7000 m. W obawie przed niepowodzeniem operacji (patrz uwaga jw. – przyp. M.B.) i tym razem komandor de Walden nie wydał rozkazu otwarcia ognia.



Dowódca niszczyciela ORP *Wicher*, kmdr por. Stefan de Walden.

Wreszcie dowódca *Wichra* postanowił wracać do bazy. Po opuszczeniu sektora, okręt bez przeszkód dotarł nad ranem 2 września na helską redę. Wielkie było zdziwienie i rozgoryczenie kmdra por. de Waldena, gdy dowiedział się, że cumujący w porcie *Gryf* nie brał udziału w minowaniu i że sama operacja została wcześniej odwołana[46].

Ponieważ *Gryf* podczas pierwszego dnia wojny doznał uszkodzeń, postawiono go na dok pływający celem dokonania napraw. Ze względu na to, że okręt był zbyt widoczny, dok zatopiono. Mimo że w ten sposób „zmniejszono" charakterystyczną sylwetkę okrętu, zapadła decyzja o przerwaniu prac remontowych. W efekcie *Gryf* zszedł z doku[47] i od tej chwili wraz z *Wichrem*, stał się „nieruchomą baterią" na Helu.

Drugi dzień wojny

Decyzją kontradm. Unruga nowym dowódcą *Gryfa* został kmdr por. Stanisław Hryniewiecki, były kierownik WPMW na Oksywiu.

Komandor por. Stanisław Hryniewiecki, przebywając w tym czasie w Jastarni, powiadomiony został przez szefa Sztabu Dowództwa Floty, kmdra dypl. Mariana Majewskiego, o nowych rozkazach. Późnym wieczorem, na odprawie u Unruga, Hryniewiecki uzyskał potwierdzenie o niemożności powtórnego przeprowadzenia operacji „Rurka"[48]. Powodem była awaria okrętu, straty w załodze, a nade wszystko wyrzucenie za burtę 300 zabezpieczonych min morskich. Dok został zatopiony, aby był osłoną dla *Gryfa* od strony zatoki. Tymczasem rufę okrętu zacumowano do południowo-wschodniego mola w porcie wojennym w Helu. *Gryfowi* wyznaczono rolę stacjonarnej baterii nawodnej. Na okręcie pozostała jedynie obsada artylerii głównej i przeciwlotniczej oraz obsługa maszyn pomocniczych. Ranni i reszta załogi zeszli na ląd.

Porucznik mar. Męczyński i ppor. mar. Jagusiewicz wyznaczeni zostali do sprawdzenia i uzupełnienia przydziałów na poszczególnych stanowiskach bojowych. Oficerowie ci dokonali przeglądu stanu technicznego dział, wind amunicyjnych, komór i artylerii przeciwlotniczej.

Od kmdra por. Hryniewieckiego, który przebywał na lądzie(!), wyszedł rozkaz, mówiący by jedynie wachta bojowa została na *Gryfie*. Zadaniem obsady dział artylerii głównej i przeciwlotniczej była dodatkowo kontrola urządzeń w dziale maszynowym, konkretnie agregatów, zapewniając pełną sprawność ich działania. Reszta załogi utworzyła oddziały przeciwdesantowe, które rozmieszczono wzdłuż brzegu morskiego wewnątrz jak i na zewnątrz portu. Wachty bojowe na stawiaczu min zmieniały się rytmicznie.

Podczas nalotu dziennego ranny w nogi został mat Sosnowski, działonowy NKM-u.

Po zapadnięciu zmierzchu lotnictwo wroga kontynuowało naloty na Hel. Trwały one z przerwami do godz. 04.00 rano dnia następnego.

Wspomina Kazimierz Koziński:

Późnym wieczorem znów siadam na stanowisku [NKM-u na prawej burcie]. *Ładowniczym jest minerzysta, mar. Kalinowski. Samoloty przelatują nad nami z różnych stron. Spadają bomby na ląd i port. Noc dość jasna. Czasem widać samoloty przemykające po niebie. Strzelamy do znikających cieni. W tę noc alarmy przeciwlotnicze zapowiadane były na Gryfie gwizdkiem. Dalmierzysta stojący na obserwacji dość głośno melduje – „wybuchy w Gdyni, wybuchy na Oksywiu, pożary w Gdyni i na Oksywiu". Od strony Gdańska widać często wzbijające się rakiety – czerwona, zielona, biała i niedługo potem nadlatuje jakiś samolot. Od strony Westerplatte dudnienie. Czas upływa. Dowódca wachty wywołuje zmianę. Co ledwo staną na zbiórkę, już jest sygnał alarmu przeciwlotniczego. Załoga znów kryje się pod pokład. W ten sposób do nastania jasnego świtu nie można było zrobić zmiany wachty. Wreszcie nastąpiła zmiana. Schodzę pod pokład na korytarz podoficerski. Oczy zmęczone, trzeba trochę odpocząć. Siadam pod ścianą wśród innych marynarzy i staram się zdrzem-*



Komandor por. Stanisław Hryniewiecki w drugim dniu wojny został dowódcą *Gryfa* i pozostał na tym stanowisku aż do zatopienia stawiacza min w porcie helskim; zdjęcie pochodzi z okresu jego dowodzenia niszczycielem ORP *Orkan* w latach 1942-1943.

[45] Zapewne był to jeden z blokujących Zatokę Gdańską niszczycieli, bo krążowniki przebywały w tym czasie w innym rejonie.

[46] Nasuwa się tu bardzo ważne pytanie, czy operacja była w ogóle odwołana, a jeśli tak, to przez kogo i kto był odpowiedzialny za niepoinformowanie de Waldena o tak ważnej sprawie?

[47] Należy jednoznacznie stwierdzić, że *Gryf* – o czym piszę dalej, nie został zatopiony w doku, lecz poza nim. Ta błędna informacja pokutowała jeszcze do niedawna, powtarzana przez badaczy dziejów PMW w latach II wojny światowej – przyp. M.B.

[48] Wtedy też na stanowisko I oficera mechanika, za kpt. mar. inż. Józefa Sielankę, przyszedł kmdr ppor. inż. Ignacy Kuczkowski. Ten pierwszy pozostał na *Gryfie* do 3 września, wyróżniając się w akcji ratowania okrętu po zbombardowaniu go przez niemieckie lotnictwo. Następnie do 2 października uczestniczył w obronie Helu – przyp. M.B.

nąć. Wtem ktoś krzyczy – „gaz". Założyliśmy maski przeciwgazowe i siedzimy nadal. Po chwili wiemy, że ów gaz pochodził z gaśnicy ppoż.

Powodem ulatniania się zawartości gaśnicy był wybuch bomby, która trafiła *Gryfa*. O dużym szczęściu mógł mówić ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz:

> *Wszedłem do kabiny, aby zostawić koc. Ze zdumieniem zauważyłem, że deska sztormowa na boku mego łóżka była strzaskana i pościel w strzępach. Pomyślałem – ładnie bym wyglądał, gdybym tutaj spał. Rozejrzałem się po kabinie. Drzwi mojej szafy mundurowej były podziurawione. Otworzyłem szafę i wszystkie moje mundury i ubrania wyleciały na podłogę kabiny, postrzępione. Klnąc na Niemców poszedłem na pomost bojowy, aby objąć wachtę. Z rozmowy z pierwszym oficerem artylerii* [por. mar. Tadeuszem Męczyńskim] *dowiedziałem się, że jedna z bomb w czasie wachty trafiła w dok, do którego byliśmy przycumowani. To właśnie odłamki tej bomby zrujnowały moją kabinę. Na szczęście dzięki solidnej burcie doku nie mieliśmy poważniejszych uszkodzeń na okręcie.*

Od odłamków bomby zginął na *Gryfie* st. mar. Maciej Bacior, który na progu magazynku wydawał marynarzom różne narzędzia i odzież ochronną.

Piloci Luftwaffe, po całonocnym bombardowaniu, meldowali swoim przełożonym o zniszczeniach, jakich dokonali wśród obiektów wojskowych na Helu. Wśród tych raportów były i takie, gdzie mowa była o zatopionych okrętach. Kontradmirał Günther Lütjens (jako d-ca Floty i admirał poległ na pancerniku *Bismarck* zatopionym w maju 1941 r. na Północnym Atlantyku), dowódca okrętów torpedowych (Führer der Torpedoboote), z niewiarą przyjmował optymistyczne relacje. Dla admirała sprawą najważniejszą było wyeliminowanie baterii nadbrzeżnej. Dopiero w tej sytuacji mógł przystąpić do akcji zatopienia okrętów polskich cumujących w porcie. Według pilotów bateria otrzymała co najmniej cztery trafienia ciężkimi bombami. Teraz należało tylko podejść pod Hel i przekonać się o wiarygodności tych informacji. Lütjens zaokrętowany na swym flagowym niszczycielu *Leberecht Maass* postanowił to sprawdzić.

Ostatnia bitwa *Gryfa*

Rankiem 3 września kontradm. Lütjens sposobił się do rozpoznania gotowości bojowej polskich marynarzy i oceny stanu faktycznego cumujących na Helu okrętów wojennych. Dwa niemieckie niszczyciele – *Leberecht Maass* (Z 1) i *Wolfgang Zenker* (Z 9) – po opuszczeniu Piławy poszły kursem na Gdańsk. O godz. 06.40 (inne źródła podają 06.25 – przyp. M.B.) zostały dostrzeżone przez sygnalistów z *Gryfa* i *Wichra*. Odległość dzieląca strony wynosiła w tym czasie około 30 000 metrów. Oba niemieckie okręty jako artylerię główną miały łącznie 10 armat kal. 127 mm.

Kilkakrotnie już cytowany Zbigniew Jagusiewicz, tak wspomina tamte dramatyczne wydarzenia:

> *W tej chwili dalmierzysta krzyknął: – Lewo 90 okręt; za chwilę; – Odległość 20 000 metrów. Nie odrywając oczu od lornety, krzyczę do telefonisty na pomoście bojowym: – Melduj kapitanowi Jagielskiemu* (starszy oficer wachtowy). *W tej chwili widzę go biegnącego po schodni z pomostu nawigacyjnego na bojowy. Nim mnie zapytał, mówię podniecony: – Adaś, patrz, lewo 90 okręt. W tej chwili, wciąż patrząc przez lornetę, zdaję sobie sprawę, że za tym pierwszym jest drugi okręt, poprawiam się: – Nie, dwa okręty idą kursem na nas w szyku torowym. Wyglądają jak kontrtorpedowce* (niszczyciele – przyp. M.B.). *Adaś krzyknął: – Tak widzę – i rzucił się w kierunku dzwonków alarmowych. Alarm bojowy. Stoję tuż przy rurze głosowej do centrali artyleryjskiej i słyszę meldunki szefa centrali. Dalocelownik obsadzony. Komory amunicyjne obsadzone. Działa obsadzone, centrala obsadzona. Artyleria gotowa. Odpowiadam: – Dobrze. Dalmierzysta* (mat Zawiślak – przyp. M.B.) *melduje o odległości 19 000 metrów. Zaczynam podawać komendy do centrali* (st. mar. Tadeusz Kosidło podawał przez telefon odległości – przyp. M.B.). *Kąt kursowy lewo 90 cel, pierwszy okręt w szyku, celowanie dalocelownikiem, kąt biegu 0, szybkość 20 węzłów. Lufy dział natychmiast idą na lewą burtę. Adam Jagielski staje obok mnie i mówi: – Wysłałem gońca do dowódcy z meldunkiem o kontrtorpedowcach. Dowódca okrętu z resztą oficerów byli w lesie. Myśląc głośno mówię do Adasia: – Jeżeli chcą nas bombardować, to muszą zmienić kurs, aby wykorzystać całą swoją artylerię. Dalmierzysta melduje odległość – 18 000 metrów. Są w naszym maksymalnym zasięgu. Wciąż idą tym samym kursem. Obserwuję Niemców z natężeniem: zaczynam rozróżniać szczegóły. Te kontrtorpedowce, to klasa* Leberecht Maass *– ich najnowsze kontrtorpedowce, 5 dział (kal.) 127 mm każdy. Po pewnym czasie widzę, że pierwszy kontrtorpedowiec zaczyna robić zwrot na prawo, drugi podąża za nim; idą wciąż w szyku torowym. Kurs się ustalił. Widzę wyraźnie jak grzywa piany na dziobie podnosi się – zwiększają szybkość. Rzucam komendę w rurę głosową: – Kąt biegu lewo 90, szybkość 25 węzłów. Teraz tylko krzyknąć: Pal! i pierwsza salwa pójdzie. Mówię do Adasia: – Jestem gotowy. On odpowiada: Musimy czekać na dowódcę. Teraz widzę wyraźnie w defiladzie, że to na pewno* Leberecht Maassy. *Zwracam się do Adasia, mówiąc, że bez względu czy dowódca okrętu jest, czy nie, otwieram ogień w momencie zauważenia odbłysków pierwszej salwy Niemców. Nie odpowiedział. Chwila ciszy. Nagle widzę szereg błysków na pierwszym kontrtorpedowcu. Otworzyli ogień. Moja pierwsza salwa poszła w nie więcej jak dwie sekundy po niemieckiej. Teraz czekam. Sekundy dłużą się. Wreszcie niemiecka salwa pada. Krótka, bardzo krótka, poza falochronem. Za kilka sekund moja musi paść. Jest, dobra w kierunku, ale długa. Poprawiam mniej 800 – pal! Moja druga salwa idzie przed niemiecką, dobra, znowu długie czekanie, wreszcie jest, pada pomiędzy kontrtorpedowcami. Poprawiam, lewo 10, w tej chwili ktoś mnie szarpie za półpłaszcz. Rzucam okiem przez ramię:*



Kontradmirał Józef Unrug był do 2 października 1939 r. dowódcą Floty.

To telefonista. Krzyczy do mnie – dalocelownik nie obsadzony, bosmanmat w tej chwili zszedł pod pokład (bosmat Stanisław Marzec samowolnie opuścił stanowisko przy dalocelowniku – przyp. M.B.). *Odwracam się do rury głosowej i ryczę: – Przejść na celowanie normalne. Powtarzam – celowanie normalne! W tym momencie rura głosowa uderza mnie w zęby. Słyszę eksplozję po mojej lewej. Trafili nas dranie. Czuję jakieś twarde kawałki w ustach. Spluwam w rękę i widzę jeden cały ząb i kilka kawałków oraz trochę krwi. Wyrzucam to wszystko za burtę i ryczę w tubę: – Pal! – Działa odpalają natychmiast. Moja trzecia salwa poszła. Czekając na wypadki, ogarniają mnie wątpliwości. Kiedy ten bosmanmat zszedł z dalocelownika? Czy był na celu jak moja druga salwa była odpalona? Czuję słodkawy smak krwi w ustach. Spluwam, nie odrywając lornety od oczu. Nagle widzę trochę w prawo od komina blask wybuchu i białą chmurę pary, jednocześnie dwa wytryski krótkie, reszta to długie. Trafienie i nakrycie! Hurra! Krzyknąłem do centrali – Ogień ciągły, pal!*

Przy dziale pełno pustych łusek po wystrzałach. W komorze jest tylko jeden amunicyjny, bardzo zmęczony. Kilku członków załogi ustawia pociski na podajnik, który je winduje do góry. Na skutek potężnego wstrząsu, pociski wysuwają się ze swoich łożysk, na szczęście nie wypadają. Wręcz nieoceniony przy ładowaniu działa nr 4 okazał się kpt. mar. mech. Józef Sielanka. Swoją postawą zagrzewał obsługę działa do jeszcze szybszego strzelania. Zastępował rannych artylerzystów.

W drugiej fazie bitwy[49] także *Wicher* rozpoczął ostrzeliwanie okrętów nieprzyjaciela. Skutecznie. Artyleria *Gryfa* kontynuowała wymianę ognia. Ponieważ Niemcy strzelali ogniem ciągłym, trudno było naszym artylerzystom ocenić, ile trafień było w celu.

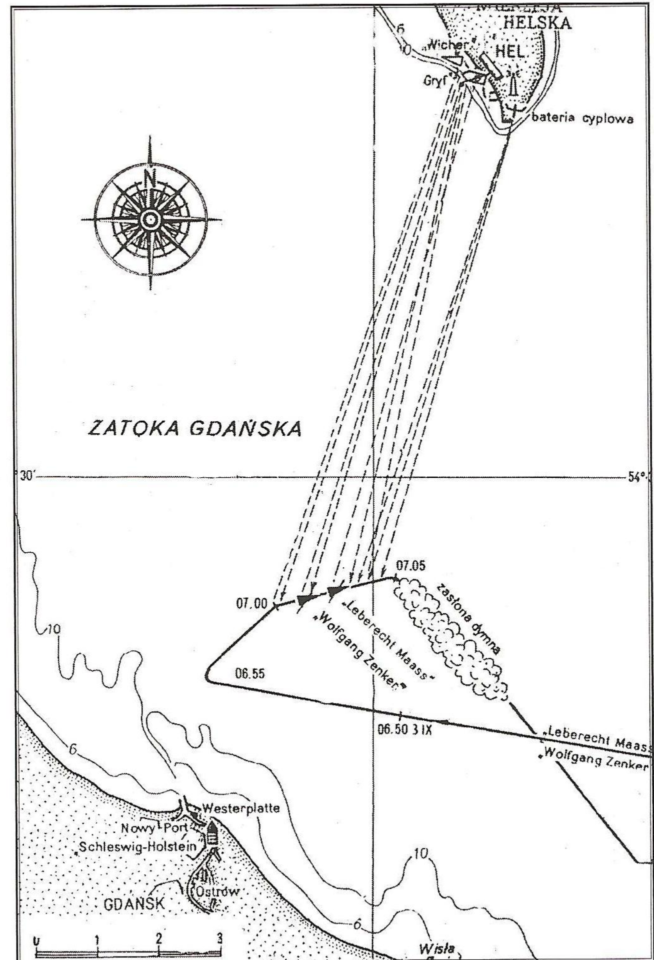
Zauważyłem szereg upadków krótkich – relacjonuje dalej podporucznik – więc krzyknąłem do centrali: – Więcej 400. Wkrótce potem zauważyłem, że drugi kontrtorpedowiec wyszedł z szyku zwiększając szybkość i zaczął dymić z komina. Stawia zasłonę dymną. Po zasłonięciu pierwszego kontrtorpedowca sam skrył się za tą zasłoną. Pozwoliłem działom strzelać przez następne pół minuty, ale straciwszy cele i nie widząc upadków dałem komendę – przestać strzelać. (...) Cały ten pojedynek artyleryjski trwał nie więcej niż 5 do 6 minut[50]*, a wydawało się, że trwał bardzo długo.*

Pod koniec walki ogień otworzyła jeszcze bateria im. H. Laskowskiego, strzelając dłużej niż *Gryf* i *Wicher*. Nie uzyskała jednak trafień.

Po opadnięciu zasłony dymnej artylerzyści z *Gryfa* zauważyli tylko jeden niszczyciel, będący jednak poza zasięgiem ich dział.

Jak pisze M.J. Whitley w książce „German Destroyers of World War Two":

(...) o godz. 07.35 oficer flagowy rozkazał przerwanie akcji i udanie się niszczycieli do Piławy, aby pobrały paliwo. Z Leberechta Maassa wystrzelono 77 pocisków kal. 127 mm. Armatę nr 2 [„B"] (została rozbita przez artylerzystów z Gryfa – przyp. M.B.) *załoga naprawiła, mogła jednak funkcjonować tylko ze stanowiska* (nie można jej było zdalnie nakierowywać – przyp. red.), *natomiast winda amunicyjna nie mogła być naprawiona przez załogę.*



Walka artyleryjska polskich okrętów i baterii cyplowej z niemieckimi niszczycielami 3 września 1939 r. *Wg E. Kosiarz, Salwy nad Zatoką.*

O godz. 10.15 3 września Leberecht Maass zacumował przy molo w Piławie, gdzie wyokrętowano zabitych, a rannych przeniesiono na okręt szpitalny Berlin. Po paru dniach niszczyciel odszedł do Szczecina, aby wymienić armatę nr 2 oraz naprawić windy amunicyjne i usterki siłowni, które spowodowały zmniejszenie prędkości do 28 węzłów. Po tych naprawach oraz zaokrętowaniu nowych członków załogi niszczyciel powrócił 10 września do gotowości bojowej.

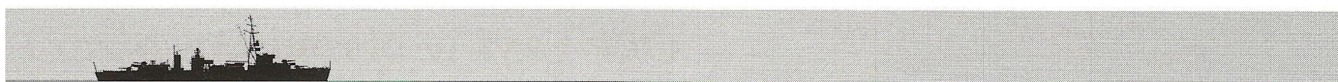
W wyniku wymiany ognia *Gryf* trafiony został dwoma lub trzema pociskami, które zniszczyły podwójnie sprzężone działko plot. kal. 40 mm Boforsa. Było kilkunastu zabitych i rannych. Odłamkiem pocisku zabity został II oficer sygnałowy, ppor. mar. Lech Dandelski (był w tym czasie na lądzie). Na lądzie znaleziono zwłoki bosmanmata Stanisława Marca. Wśród poległych byli: mar. Górski, mar. Jenczelewski, st. mar. Kobus, mar. Sobek i mar. Żabik.

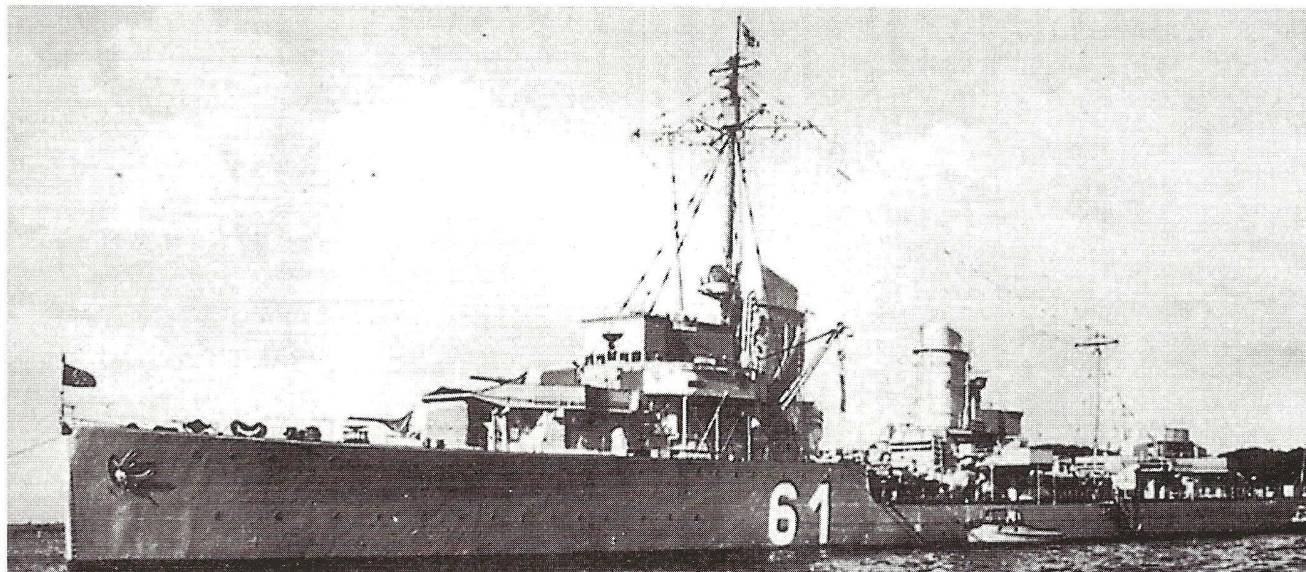
Podczas walki z niemieckimi niszczycielami doszło do dramatycznego epizodu na *Gryfie*. Przy obsłudze działa nr 1 – 2 × 120 mm na dziobie[51] – był mar. Józef Motyl. W tym czasie obsługa działa jeździła na platformie, oprócz amunicyjnych, którzy po dwóch donosili po jednym pocisku. Marynarz Motyl z jednym ze współtowarzyszy stał przy lufie, gdzie zamkowym był mar. Stanisław Walankiewicz. Druga dwójka donosiła pociski do drugiej lufy. Motyl trzymał za pocisk, zaś jego partner za łuskę od tyłu. Pierwszy z nich żeby sięgnąć do komory zamkowej musiał wejść na platformę. Zrobił to zbyt szybko, gdy działo jeszcze nie odpaliło (korygowano celowniki z podawanymi poprawkami

[49] Na początku boju do okrętów niemieckich strzelała też armata kal. 75 mm, należąca do baterii przeciwdesantowej, dowodzonej przez st. bosmana Zdzisława Ficka; armata ta była osadzona na drewnianym pomoście portu handlowego (rybackiego); z powodu zbyt dużej odległości po pewnym czasie zaprzestano ognia – przyp. M.B. Natomiast S.M. Piaskowski, Kroniki..., t. 2, s. 54, podaje, że dowódcą baterii przeciwdesantowej składającej się z dwóch armat kal. 75 mm, zdjętych z obu kanonierek i ustawionych na falochronie portu rybackiego, był ppor. mar. Michał Anaszkiewicz, z.d.o. ORP *Komendant Piłsudski* – przyp. red.

[50] Wśród badaczy tematu występują rozbieżności dotyczące faktycznego czasu walki. Jagusiewicz podaje, że ogień ciągły trwał 5-6 minut; 2-3 minuty trwało wstrzelanie się w cel; w sumie jakieś 12-15 minut.

[51] Zdjęte w 1954 r. z wraku *Gryfa*, dziś znajduje się ono w skansenie uzbrojenia Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.





Niemiecki niszczyciel *Wolfgang Zenker* u wejścia do portu w Kilonii w 1939 r.

z pomostu). Widząc to mar. Walankiewicz krzyknął w kierunku przyjaciela, aby ten uciekał, ale w tym momencie działo odpaliło. Odrzut lufy trafił w brzuch marynarza Motyla. Szczęściem, w tej dramatycznej chwili, że nie eksplodował pocisk mogący całą obsługę śmiertelnie ranić. Motyla rzuciło na relingi na prawej burcie. Leżał nieruchomo. Rannego początkowo umieszczono pod nadbudówką, a po bitwie przeniesiono na ląd i przetransportowano do szpitalu w Babich Dołach.

Bezpośrednio po zakończonej walce przybył na *Wichra* kmdr por. Stanisław Hryniewiecki (podczas boju przebywał w lesie z resztą załogi *Gryfa* – przyp. M.B.), proponując kmdrowi por. de Waldenowi wyjście okrętem z portu, aby dobić (?) nieprzyjaciela. Pomysł nie mógł być zrealizowany, gdyż niszczyciel miał wygaszone dwa kotły, a trzeci dawał tylko tyle pary, aby można było uruchomić prądnice, niezbędne do funkcjonowania przekaźników dział i centrali artyleryjskiej.

Jak wspomniano, jedynym ratunkiem dla niszczycieli kontradm. Lütjensa było postawienie zasłony dymnej i ucieczka z miejsca bitwy. Na *Leberechcie Maassie* (Z 1) zniszczona została osłona działa „B". Zginęło czterech ludzi obsługi działa i tyluż było rannych.

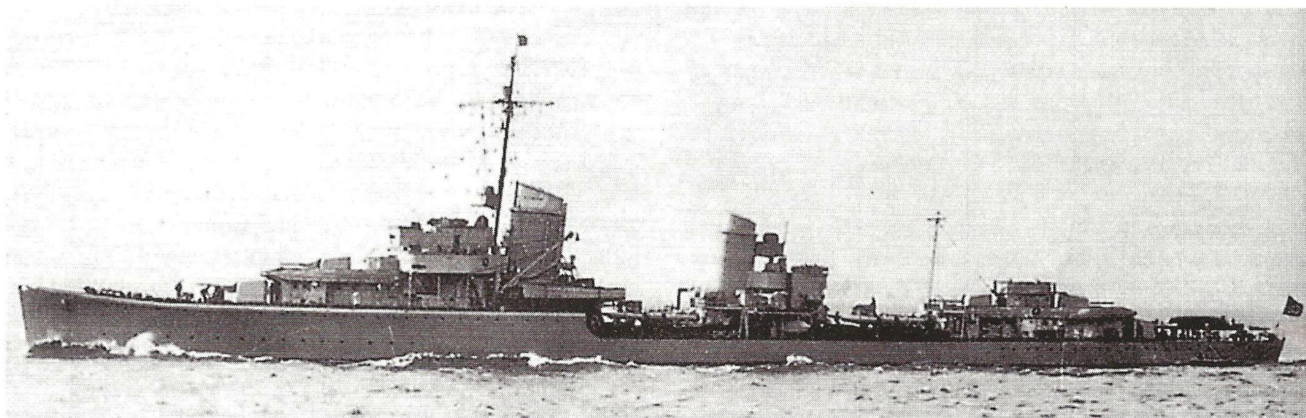
A co się stało z drugą jednostką przeciwnika? Ponieważ po opadnięciu mgły widoczny był już tylko jeden okręt, wśród załogi *Gryfa* zapanowała radość z przypuszczalnego jej zatopienia. Już po wojnie wiceadm. (awansowany 2 września 1946 r.) Józef Unrug pisał:

Trafieniom na kontrtorpedowcach npla towarzyszyły wybuchy pary i płomieni. To i zgodnie przez kilku obserwujących stwierdzony fakt, że po rozejściu się mgły bojowej pozostał już tylko jeden kontrtorpedowiec na placu boju, po który przyszedł holownik z Gdańska, przyjęto z naszej strony za dowód, że jeden z niemieckich okrętów został zatopiony, a drugi ciężko uszkodzony. Wiara w tę wersję została wzmocniona przez opowiadania niemieckich podoficerów (już po kapitulacji), że podczas boju 3 września jeden z niemieckich kontrtorpedowców zatonął. Osobiście uważam zatopienie za wątpliwe, przyjmując jednak za pewne, że obydwa okręty npla zostały trafione i uszkodzone. Przypuszczenie swoje opieram z jednej strony na małym prawdopodobieństwie, żeby pociski średniego kalibru mogły zatopić w tak krótkim czasie stosunkowo duży okręt wojenny, z drugiej strony zastanawiają słowa niemieckiego dowódcy okrętu Schlesien, który wobec mnie bez ogródek wyraził swój podziw dla szybkości wstrzelania się i skuteczności ognia naszej artylerii morskiej, a zwłaszcza brzegowej baterii 150 mm (dokładniej kal. 152 mm – przyp. red.) *Bofors.*

Komandor por. Stefan de Walden przez wiele lat stał twardo na stanowisku, że *Wolfgang Zenker* (Z 9) został zatopiony, względnie ciężko uszkodzony. Ponieważ sprawa ta wydawała się być sporna, Stanisław M. Piaskowski zwrócił się do prof. Friedricha Rugego, który we wrześniu 1939 roku, jako kmdr (Kapitän zur See), dowodził u polskiego wybrzeża grupą trałowców, z pytaniem o przedstawienie przebiegu walki w dniu 3 września. W liście z czerwca 1977 roku, prof. Ruge pisał:

Odnośnie zapytania w sprawie walki odbytej w dniu 3 września 1939 roku, to muszę powiedzieć Panu szczerze, że żaden niszczyciel niemiecki nie był zatopiony. Jedynie flagowy niszczyciel kontradm. Lütjensa, Leberecht Maass *(Z 1), doznał uszkodzenia części dziobowej. Wkrótce*

Niemiecki niszczyciel *Leberecht Maass* w 1938 r. po przebudowie dziobu i pomostu.



po walce podpłynąłem moim okrętem flagowym (był nim stary torpedowiec T 196 – przyp. red.) *i obejrzałem uszkodzenie. Lütjens przypisywał je waszej baterii nadbrzeżnej 150 mm* (kal. 152 mm – przyp. M.B.), *ale kiedy teraz myślę, to wydaje mi się, że było ono spowodowane raczej działem kal. 120 mm.* Wolfgang Zenker *(Z 9) nie był uszkodzony.*

Aby sprawa stała się jasna, w oparciu o źródła niemieckie, należy powiedzieć, że *Leberecht Maass* (Z 1) zatonął na polu minowym w dniu 22 lutego 1940 roku na północny zachód od wyspy Borkum, uchodząc przed pomyłkowym atakiem niemieckiego samolotu. Drugi z niszczycieli – *Wolfgang Zenker* (Z 9) – zatonął 13 kwietnia 1940 roku na wodach norweskich, samozatopiony w fiordzie Rombak (Rombakken) przez własną załogę po serii bitew z Brytyjczykami.

I jeszcze rzecz znamienna. Okazuje się, że *Wolfgang Zenker* mógł być sprawcą dużego kłopotu. Podczas wymiany ognia, na niszczycielu obluzowały się trzy bomby głębinowe, które poszły za burtę. Gdyby wówczas Z 9 płynął przed flagowym *Leberechtem Maassem*, skutki dla tego drugiego mogłyby być tragiczne[52].

Wspomniany już M.J. Whitley, autor publikacji o niemieckich niszczycielach w latach II wojny światowej podaje, że *Leberecht Maass* otworzył ogień do *Wichra*, zaś *Wolfgang Zenker* do *Gryfa*.

Gryf został trafiony pociskami z drugiej i trzeciej salwy niemieckiej. Reszta ich ognia była zbyt długa i padła w las na Helu. Podczas pierwszej walki okrętów w II wojnie światowej na stawiaczu min wystrzelono ponad 160 pocisków kal. 120 mm. Fakt ten dobitnie świadczy o dobrej szybkostrzelności dział *Gryfa* i zgraniu obsługi artyleryjskiej. *Wicher* nie odniósł poważniejszych strat.

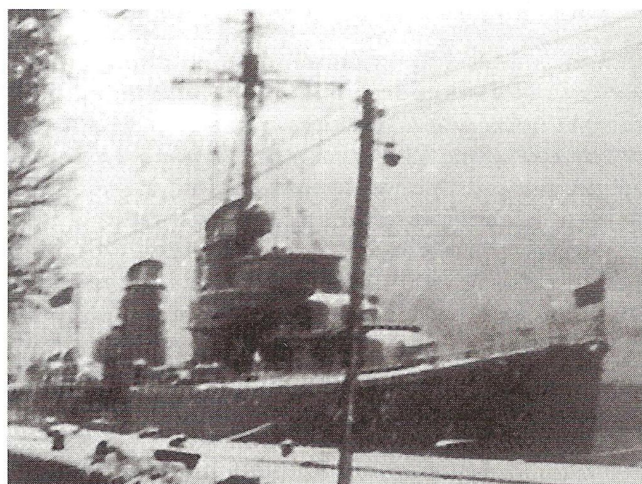
Nastrój wśród granatowej braci był bardzo dobry. Wszyscy marynarze z entuzjazmem analizowali zwycięski bój własnych okrętów wojennych. Mimo poniesionych strat, na stawiaczu min odczuwało się wielki optymizm i nadzieję, że w kolejnych dniach wojny te dwie „baterie" mogą jeszcze pokazać lwi pazur. Na dodatek, do walczących na Wybrzeżu dotarła informacja o przystąpieniu do wojny, 3 września, Wielkiej Brytanii i Francji.

Niemcy zaskoczeni takim obrotem wydarzeń, już około godz. 09.10 rozpoczęli atak lotniczy na port wojenny w Helu. Jedenaście samolotów bombowych Luftwaffe 4 eskadry, pod dowództwem kpt. Blattnera ze 186 dywizjonu lotnictwa morskiego bazującego w Piławie (4./Trägergruppe 186, ćwiczona dla będącego w budowie i nigdy potem nie ukończonego lotniskowca *Graf Zeppelin*), miała za zadanie zatopienie polskich jednostek wojennych. Tym razem piloci niemieccy byli bardziej przezorni, nadlatując na dużej wysokości. Baterie przeciwlotnicze na *Wichrze* i *Gryfie* wnet dostrzegły bombowce, ale taktyka pilotów nieprzyjaciela zmieniła się w porównaniu do pierwszych godzin wojny. Atak wykonywali z wysokiego pułapu, bardzo ostrożnie, rezygnując ze zrzucania bomb i schodząc z kursów bojowych w wypadku dostrzeżenia pocisków wybuchających w pobliżu ich maszyn.

Od razu było widać, że najsłabiej bronił się *Gryf*. Zniszczonego podczas porannej bitwy działka Boforsa kal. 40 mm nie udało się już uruchomić. Jedyną osłoną był ogień baterii artylerii NKM-ów kal. 13,2 mm i drugie dwulufowe działko kal. 40 mm. Niemieckie Stukasy przystąpiły do ataku. Jedna z bomb trafiła w przednią część *Gryfa*, a trzy inne, wybuchając blisko burty, spowodowały wyciek ropy ze zbiorników oraz eksplozję amunicji do działek przeciwlotniczych. Odłamki bomb podziurawiły poszycie burty, a podmuch był tak potężny, że popękały cumy i kadłub został nieco odsunięty od nabrzeża. Komandor por. Hryniewiecki w celu uniknięcia dodatkowych eksplozji polecił zatopić rufowe komory amunicyjne. W tym czasie na nabrzeżu zainstalowano motopompę i przeciągnięto na pokład *Gryfa* węże ppoż. Okręt był ciężko uszkodzony. Podczas tego nalotu zginęło dwóch marynarzy. Jednym z nich był st. mar. Czesław Kujawski (drugim, co wydaje się być dyskusyjne, był st. mar. Maciej Bacior).

Próba gaszenia pożaru zakończyła się niepowodzeniem. Powodem była awaria pomp. W tej sytuacji wydano rozkaz opuszczenia okrętu. Marynarze wynieśli jeszcze parę pojemników z granatami ręcznymi i amunicję do karabinów ręcznych. W pobliżu *Gryfa* wykopano rowy strzeleckie.

Około godz. 14.00 nastąpił drugi w tym dniu nalot na okręty polskie cumujące przy nabrzeżach portu wojennego w Helu. Nieprzyjaciel skoncentrował swój atak na niszczycielu *Wicher*. Niemiecka 4 eskadra bombowców, wzmocniona o jeden samolot, dysponowała teraz 12 Stukasami. Dowódca eskadry, kpt. Blattner, opracował tym razem oryginalny plan bombardowania. Otóż dziewięć bombowców krążyło na dużej wysokości nad portem i tylko od czasu do czasu wykonywało ataki z lotu nurkowego. Tymczasem pozostałe trzy samoloty, lecąc niespodziewanie z kierunku północno-zachodniego wzdłuż półwyspu na bardzo małej wysokości, zrzuciły 250-kilogramowe bomby na *Wichra*.



Niemiecki niszczyciel *Leberecht Maass* w ostatni dzień 1939 r. w Świnoujściu.

Jedna była celna – pisze Edmund Kosiarz – *ugodziła w dziób, a wybuch jej rozerwał pokład aż do pomostu. Artylerzyści nawet nie zdążyli otworzyć ognia. Bomba z drugiego samolotu eksplodowała przy burcie niszczyciela, zdzierając poszycie. Okręt, nabierając wody, zaczął przechylać się na prawą burtę. Dalsze dwie bomby trzeciego samolotu trafiły w śródokręcie.*

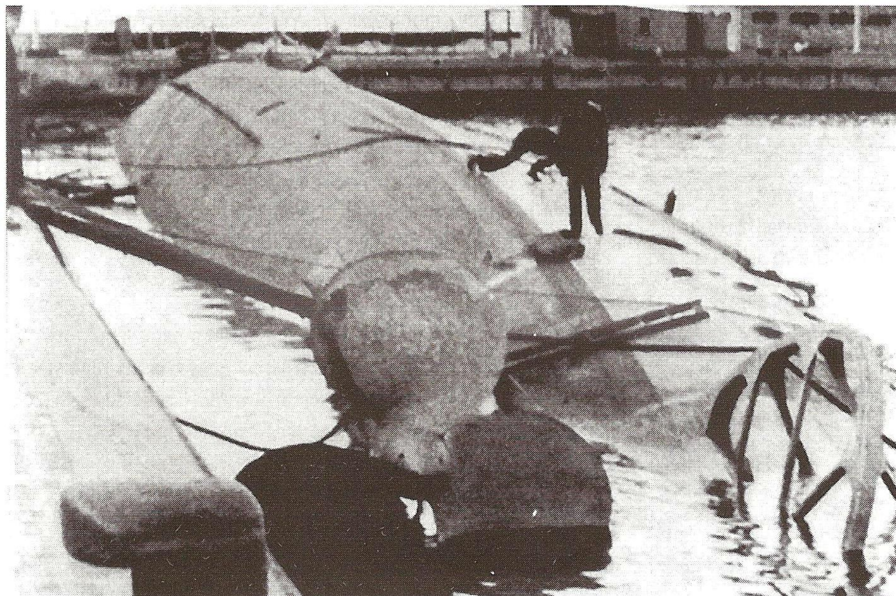
Załoga do końca walczyła o życie *Wichra*. Bez rezultatu. Przechylony na prawą burtę osiadł na dnie. Mimo to marynarze z kotłowni kolejno odstawiali ze spokojem mechanizmy i kocioł. Ostatni maszynista wyszedł z kotłowni, gdy woda wdzierała się już lukiem do wnętrza. Ciężko rannych odwieziono do szpitala. Lżej ranni, opatrzeni, o własnych siłach udali się do izby przyjęć w Helu, zaś resztę skierowano do Juraty.

Od wybuchów bomb, które wywołały silną falę, zatonęła w tym samym porcie wojennym w Helu, uszkodzona w pierwszym dniu wojny, *Mewa*[53].

Gdy *Wicher* tonął, piloci przystąpili do ataku na *Gryfa*. W pokład wbiła się, a chwilę później wybuchła jedna ćwierćtonowa bomba. Mimo

[52] Chociaż zapewne wybuch bomby nie nastąpiłby z powodu istnienia zabezpieczeń, to jednak 13 listopada 1939 r. zaistniał w Kriegsmarine podobny przypadek – stary trałowiec *M 132* wpadł na bombę głębinową zerwaną z poprzedzającego go trałowca *M 61* i zatonął na Morzu Północnym.

[53] Wrak *Mewy* Niemcy podnieśli i po wyremontowaniu wcielili do Kriegsmarine jako *Putzig*, przemianowany następnie na *TFA-7* po przeklasyfikowaniu na poławiacz torped. Okręt po wojnie wrócił do służby w naszej Marynarce Wojennej pod starą nazwą, wpierw jako dozorowiec, a potem trałowiec.



Wrak zatopionego *Wichra* widziany od strony rufy.

strasznych uszkodzeń stawiacz min nadal się bronił. Płonął od dziobu po śródokręcie. Olbrzymi słup czarnego dymu z palących się zbiorników ropy wznosił się ku niebu. Stawiacz min po dwóch nalotach, trafiony bombami, leżał na dnie helskiego portu wojennego z silnym przechyłem na prawą burtę. Mimo to marynarze z *Gryfa* próbowali jeszcze gasić pożar. Nie było jednak już szans na uratowanie okrętu. Jako ostatni ze stawiacza min zeszli: kpt. mar. Józef Mostowik i płatnik bosman (?) Stanisław Dekutowski (od 1925 r. jako ochotnik w PMW; służył na OORP *Mewa*, *Mazur*, *Ślązak*, *Iskra*, *Smok* i *Generał Haller*; na *Gryfa* przyszedł w maju 1939 r.). Dekutowski zdążył jeszcze wyjąć z kasy pancernej okrętu 4500 dolarów w złocie, 4500 dolarów w banknotach i około 130 000 złotych polskich. Następnie pieniądze te zdał do kasy Dowództwa Obrony Helu.

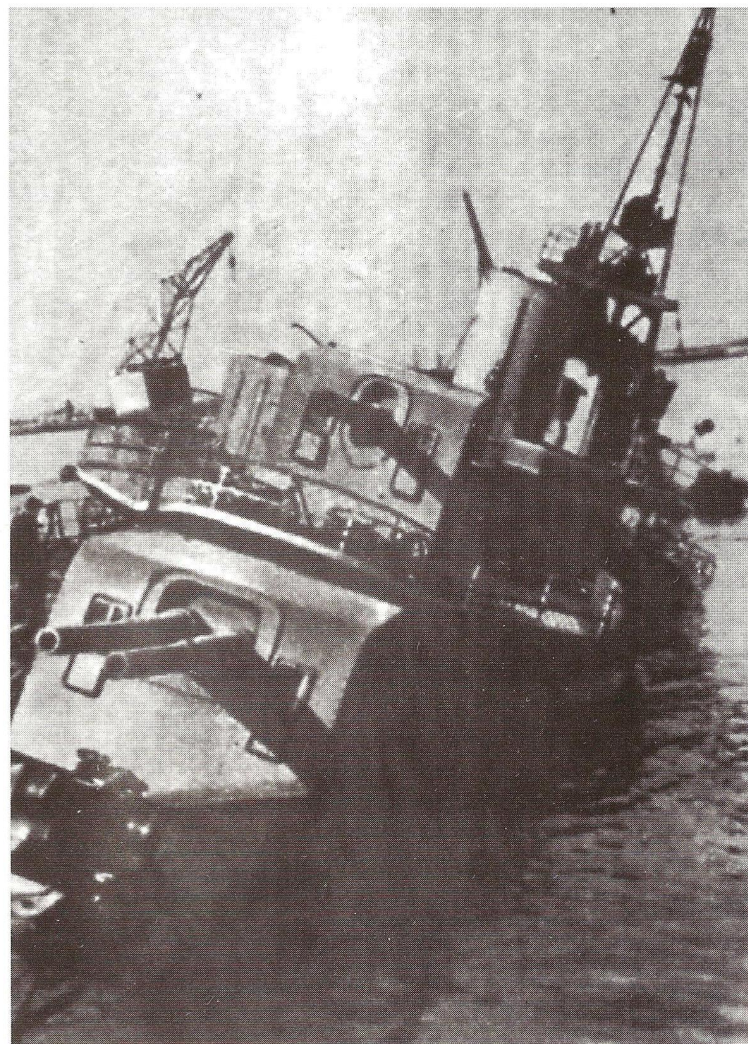
Mimo meldunków pilotów o palących się okrętach, d-ca Grupy Wschód, gen.-adm. Conrad Albrecht nie był pewien sukcesu. Dlatego już o godz. 14.15 przekazał rozkaz do dowództwa 1 floty powietrznej gen. lotn. Kesselringa dotyczący definitywnego zatopienia okrętów *Wicher* i *Gryf*.

Trzeci atak został przeprowadzony o godz. 16.00 przez wodnosamoloty Heinkel He-59 z 3 eskadry 506 dywizjonu lotnictwa przybrzeżnego stacjonującej w Piławie (3./K.Fl.G. 506, gdzie «K.Fl.G.» oznaczało «Küstenfliegergruppe»[54]). Ich celem były stojące w porcie rybackim, częściowo już rozbrojone, kanonierki. Jedna z bomb wybuchła tuż przy burcie *Generała Hallera*, zrywając z niego poszycie. Więcej szczęścia miała druga kanonierka – *Komendant Piłsudski*, nie odnosząc żadnej szkody. Podczas nalotu ucierpiała też bateria armat kal. 75 mm, dowodzona przez st. bosmana Zdzisława Ficka. Umieszczona na molo, siłą wybuchu została wyrzucona do wody. Baterię tę później odbudowano i zainstalowano na lądzie.

Jak się miało okazać, nie był to jeszcze koniec dramatu *Gryfa*. Między godz. 17.25 a 18.13 helski port wojenny, już po raz czwarty, został zbombardowany przez 3 eskadrę wodnosamolotów Heinkel He-59 z 706 dywizjonu lotnictwa przybrzeżnego (3./K.Fl.G. 706 z Kamp-bei-Kolberg, czyli z rejonu Kołobrzegu). Bomby trafiły stojący tuż przy stawiaczu min 5000-tonowy dok pływający (jak już wspomniano, w lipcu 1939 r. sprowadzono go z Gdyni), a część pozrywanych z niego i wyrzuconych w górę stalowych blach i belek spadła na pokład *Gryfa*. Chwilę później bombardowany był też stawiacz min. Zrzucone bomby dosięgły bezbronny okręt. Płomienie trawiły go przez następne dwa dni. Ponad powierzchnię wody wystawał już tylko górny pokład przechylonego na prawą burtę *Gryfa*. Jakakolwiek akcja przeciwpożarowa była daremna. Na skutek gorąca wybuchła amunicja do działek kal. 40 mm. Załoga, już na lądzie, gasiła pożar jaki nastąpił po bombardowaniu.

Z chwilą zatopienia tych dwóch największych na Bałtyku okrętów nawodnych PMW przekreślona została możliwość wykorzystania niszczyciela i stawiacza min do wzmocnienia artylerii lądowej. Flota nawodna przestała praktycznie istnieć[55]. Jedynym jeszcze znaczącym akcentem walk na Wybrzeżu, była akcja postawienia zagrody minowej w nocy z 12 na 13 września przez trałowce *Czajka*, *Rybitwa* i *Jaskółka* na południe od Helu.

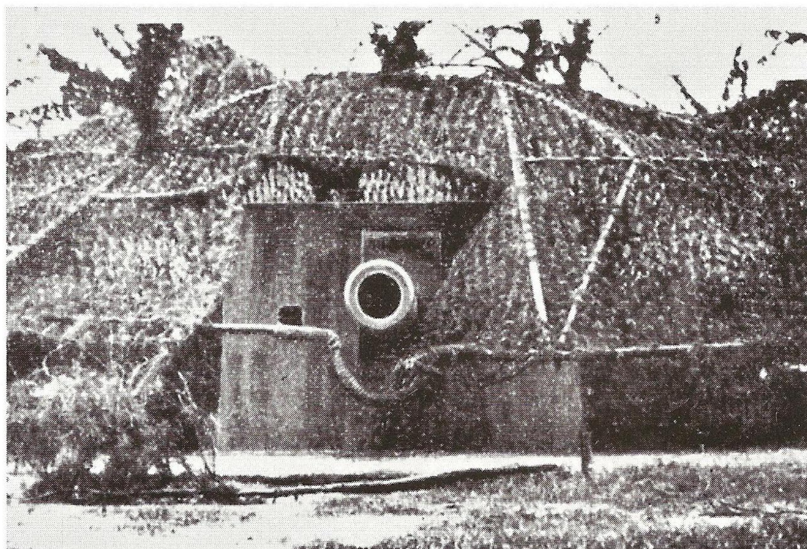
Wrak *Gryfa*, jeszcze z rufowymi armatami kal. 120 mm. Po demontażu z okrętu, utworzono z nich baterię nr 34.



[54] Niekiedy symbol ten zapisywano 3./KüFlGr 506.

[55] Chodzi oczywiście o jednostki w kraju, bo w Wielkiej Brytanii były już niszczyciele OORP *Grom*, *Błyskawica* i *Burza*, wysłane tam w ramach operacji „Peking"; tu dodatkowa uwaga: wbrew stanowi faktycznemu, literatura powojenna często używała ex post nowszej pisowni „Pekin".

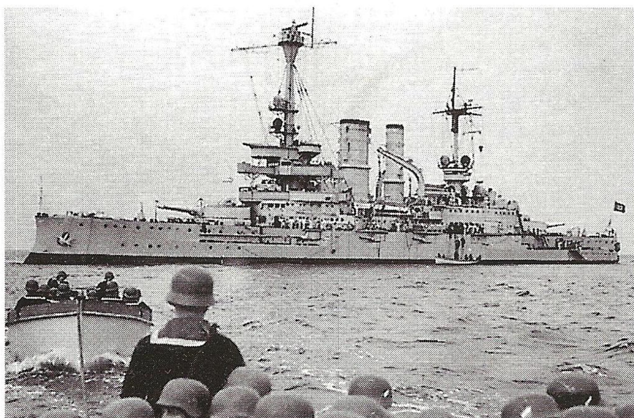
Szczęśliwym zbiegiem okoliczności na *Gryfie* sprawne były rufowe działa nr 3 i 4 (pojedyncze i podwójne) kal. 120 mm oraz dwululufowe działko plot. kal. 40 mm. Zdemontowane dzięki ogromnemu poświęceniu przez 100 marynarzy pod kierunkiem por. mar. Edmunda Pappelbauma (w dniu wybuchu wojny służył w Morskim Dywizjonie Lotniczym jako oficer uzbrojenia, następnie ewakuował się z MDLot-em na Hel i został odkomenderowany do dyspozycji d-cy Dywizjonu Artylerii Nadbrzeżnej, mjra art. Stanisława Kukiełki), utworzyły później baterię nr 34, ulokowaną 10 km od Helu w kierunku Jastarni. O tym fakcie tak pisał przyszły dowódca baterii nr 34:


Jedna z zamaskowanych armat kal. 152 mm baterii im. Heliodora Laskowskiego, zw. cyplową.

Gryf *był częściowo zanurzony, stał na stępce z przegłębieniem na rufę. Uzbrojenie jego, a mianowicie działa częściowo znajdowały się pod wodą, a częściowo nad wodą. Trzy działa* [kal.] *120 mm, w tym jedno pojedyncze oraz dwa podwójne, były nieuszkodzone. Również nieuszkodzone były dwa działka plot.* [kal.] *40 mm. Była również możliwość wydobycia amunicji do dział. Od kpt.* [mar.] *Kazimierza Sulisza, który sprawował pieczę nad magazynami amunicyjnymi na Helu, dowiedziałem się, że dysponuje pociskami do dział* [kal.] *120 mm oraz że po wydobyciu pocisków z zatopionych komór* Gryfa *i odpowiednim przygotowaniu ich, jest możliwość uzyskania 1500 szt. pocisków bojowych. (...) Projekt przeniesienia dział* Gryfa *na ląd, gdyśmy zaczęli konfrontować trudności i przeszkody, wydawał się początkowo nierealny, wprost niemożliwy do wykonania. Były głosy, że jest nie do zrealizowania. Trzeba było zdjąć trzy działa. Działa podwójne znajdowały się do połowy w wodzie. Jak odkręcić śruby fundamentowe pod wodą? Czym zdjąć działa z okrętu? Jak je przetransportować na ląd? Czym przewieźć je po wydmach i piaszczystych dróżkach leśnych na odległość około 10 km? (...) Przydzielono mi około 100 wspaniałych marynarzy z zatopionego* Wichra *i uszkodzonego* Gryfa *oraz ze zmobilizowanych rezerwistów o specjalności artyleryjskiej. (...) Baterię rozpoczęto budować około 10 września 1939 r. Trudności były ogromne. Wszystkie prawie prace wykonano w nocy. Niemniej faktem jest, że działa zostały zdemontowane z Gryfa, fundamenty pod działa wykonane, działa przetransportowane i ustawione na wyznaczonym miejscu. Zbudowaliśmy też punkt kierowania ogniem, schrony ziemne dla obsady baterii i dla pocisków, dwa gniazda obrony przeciwlotniczej, uzbrojone w karabiny maszynowe kal. 13,2 mm i obok baterii właściwej -baterię atrapę, by na nią kierować ataki samolotowe. Właściwa bateria została wspaniale zamaskowana.*

Nikt nie szczędził swych sił. Wszyscy pracowali z największym oddaniem. Trzeba było rozwiązać cały szereg problemów w trudnym terenie i w trudnych okolicznościach. (...) Ambicją każdego członka baterii było wykonać nakazaną pracę szybko i jak najlepiej. Na wyróżnienie zasługuje również nurek, nie pamiętam jego nazwiska, który w niezmiernie trudnych warunkach pracował pod wodą przy odkręcaniu śrub fundamentowych dział na Gryfie i wydobywał amunicję z zatopionych komór okrętu. Patrząc w przeszłość i wspominając te odległe dni uważam, że każdy członek baterii zachował się jak bohater!.

Pancernik szkolny *Schleswig-Holstein*. Fotografia z przeprowadzonych w czerwcu 1940 r. ćwiczeń desantowych pod... Helem.



Mimo że pod koniec miesiąca przeprowadzono próbę z działem pojedynczym, nie udało się go (ani też drugiego, podwójnego – przyp. M.B.) wykorzystać do akcji bojowej.

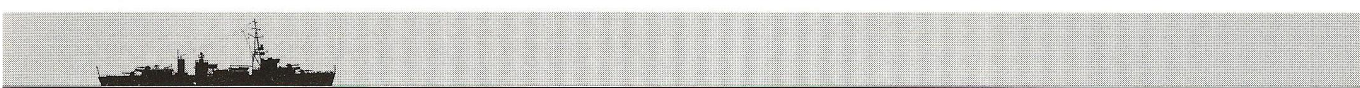
Pierwszego października 1939 roku została ogłoszona kapitulacja. Zapanowało ogromne rozczarowanie i smutek. Jeszcze w przededniu końca walk na Helu, bateria nr 34 mogła strzelać i walczyć. Sektor między Helem a Jastarnią byłby dobrze broniony przez trzy działa kal. 120 mm z *Gryfa*. Bateria mogła dać wsparcie ogniowe oddziałom lądowym na odcinku Wielka Wieś-Chałupy. Porucznikowi mar. Pappelbaumowi wielce pomocni byli chor. mar. Franciszek Jędrasiak i st. bosm. Zdzisław Ficek. Na dowódców baterii zostali wyznaczeni: ppor. mar. rez. Bolesław Kucharski i bosm. pchor. Tadeusz Netter (z załogi zatopionego *Wichra*). Przy budowie fundamentów prace nadzorował ppor. mar. rez. inż. Henryk Wagner, który wcześniej pracował przy budowie baterii cyplowej (wpierw oznaczonej nrem 1, potem nrem 31, a z dniem 1 stycznia 1937 r. do numeru dodano imię Heliodora Laskowskiego), a po wybuchu wojny przy montażu na lądzie działka plot. Boforsa kal. 40 mm zdjętego z *Gryfa* i naprawie podstawy jednej z armat kal. 152 mm w baterii im. H. Laskowskiego uszkodzonej 19 września 1939 roku przez pancernik *Schleswig-Holstein*.

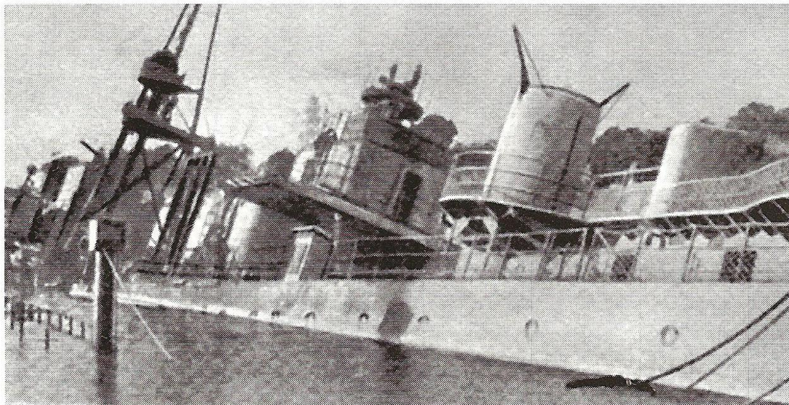
Na wiadomość o zaprzestaniu walk budowana z takim trudem bateria, została zniszczona przez obrońców Helu.

Niewola i brawurowe ucieczki z „wolnego" Helu

Widok płonącego okrętu był dla członków jego załogi ogromnym ciosem. Jednak wojna dla marynarzy z *Gryfa* jeszcze się nie skończyła. Część z nich została skierowana do Juraty na krótki odpoczynek, gdzie pełnili służbę przeciwdesantową. Po tygodniu wielu z nich powróciło na Hel do różnych służb.

Wymontowane działko plot. kal. 40 mm zainstalowano na cyplu Hel od strony zatoki. Ustawiono je mniej więcej w połowie odległości między portem rybackim Hel a cyplem na drewnianej podstawie pomiędzy willami „Promienna"i „Polonia". Założono telefon i doprowa-





Zbombardowany ORP *Gryf.*

dzono energię elektryczną do pompy układu chłodzenia luf działka. Działonowym tego Boforsa był mat Ciąbor, celowniczym st. mar. Jerzy Łużny, a donoszącym amunicję mar. Piotr Wojtowicz – wszyscy z *Gryfa*. Armata ta bardzo przeszkadzała niemieckim samolotom, które latały na Hel. Już po kapitulacji Niemcy czynili starania, aby odszukać obsługę tego właśnie działka, oczywiście bez skutku.

Marynarze, którzy byli rozproszeni w pobliżu *Gryfa* i odpoczywali w rowach desantowych, utworzyli obronę odcinka pod dowództwem kpt. mar. Mostowika. Sam kapitan rozprowadzał drużyny. Na szczęście dużo było karabinów ręcznych i amunicji.

Po demontażu połowy głównych armat stawiacza min, część załogi przeniesiona została do organizującej się baterii nr 34. Podporucznik mar. Jerzy Skowroński z *Gryfa* wyznaczony został do zorganizowania i szkolenia obrony plot. Prace prowadzone były skrycie przed zwiadem lotniczym wroga. W dzień nie wolno było się pokazywać w miejscach odsłoniętych oraz chodzić nad brzeg morza i plażę. Pierwszego października wiadomość o zamierzonej kapitulacji zaskoczyła obrońców. Nie pozwolono na zniszczenie samych dział. Jedynie zamki armat, przyrządy optyczne i broń maszynową wrzucono do głębokich wykopów, zasypując je piaskiem.

Drugiego października oficerowie z baterii nr 34 dołączyli do grupy oficerów zgromadzonych w porcie wojennym w Helu. Tego samego dnia – późnym popołudniem – oficerów przewieziono do Gdańska, a następnie do Gdyni, skąd pociągiem wysłano ich w głąb Niemiec.

Inna, 22-osobowa grupa marynarzy z *Gryfa*, tworząc drużynę przeciwdesantową, miała odcinek obserwacji od bramy portu wojennego w Helu do domów kolonii rybackiej. Drużyną dowodził ppor. Stefan Gorazdowski (rezerwy piechoty, młodszy brat późniejszego kmdra por. Tadeusza Gorazdowskiego, m.in. d-cy *Pioruna* w latach 1942-1943), który po sierpniowym przydziale do 2 Batalionu Strzelców w Tczewie otrzymał nowe rozkazy. Zastępcą był ppor. mar. Michał Anaszkiewicz. Grupa ta od 3 września do 1 października budowała schron dla 50 osób. Materiał zbierany był po całej okolicy. Belki, szyny kolejowe i wielkie kamienie leżące nad brzegiem morza, zwożone były wagonem towarowym kolejki wąskotorowej ciągniętym przez konia.

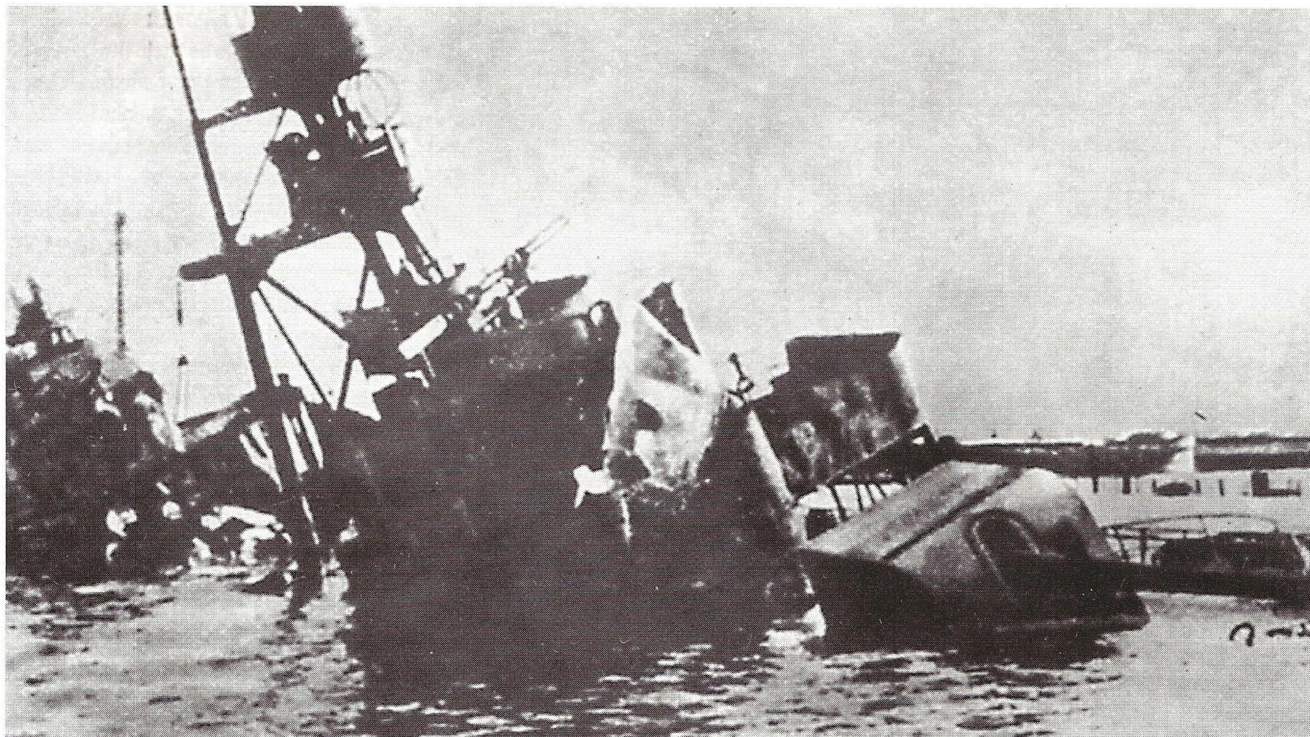
Marynarz Wacław Czerwiński, po zatopieniu *Gryfa*, znalazł się w drużynie przeciwdesantowej rozmieszczonej między baterią nr 33 („Duńską") a cyplem. Dowódcą drużyny był ppor. mar. Juliusz Bilewicz ze stawiacza min (Autor się chyba myli. Według życiorysu zamieszczonego w Kadrach Morskich..., s. 308, Bilewicz był d-cą działonu 24 baterii plot. koło portu wojennego Hel – przyp. red.). Po wykopaniu małego schronu grupa marynarzy dotrwała do końca września.

Drugiego października 1939 roku obrońcy cypla, schronów i innych stanowisk zebrali się w porcie wojennym w Helu, żegnani przez kontradm. Unruga. Admirał w kilku zdaniach podziękował żołnierzom i marynarzom za wykonanie swoich obowiązków, za dzielną postawę i stawianie oporu do końca. Jeńców wywożono do obozów w Toruniu, Woldenbergu (dzis. Dobiegniew w b. woj. gorzowskim) i innych.

Komandor por. Stanisław Hryniewiecki po stracie swojego okrętu został przedstawicielem kontradm. Unruga przy d-cy Lądowej Obrony Wybrzeża, płku Stanisławie Dąbku, jako oficer do specjalnych zleceń. To właśnie on w tym okresie zwrócił się do d-cy Floty o zgodę na podjęcie próby ucieczki przez Bałtyk, aby dotrzeć do neutralnych portów Szwecji lub Łotwy. Za zgodą Unruga, Hryniewiecki i pięciu oficerów, przedarło się przez niemiecką blokadę z Babich Dołów na kutrze rybackim *Albatros* i 14 września dotarło do Lipawy na Łotwie. W grupie pięciu oficerów był jeszcze jeden „gryfiak" – kpt. mar. kontr. Wiktor Łomidze. Był on pierwszą z osób, któ-

Śródokręcie wraku *Gryfa* osiadłego na dnie basenu portowego. Prawe skrzydło pomostu bojowego całkowicie zanurzone w wodzie. Fotografia z 3 października 1939 r.





Zatopiony 3 września 1939 r. w porcie wojennym Hel stawiacz min *Gryf*. Widok na uszkodzony pomost z trzymetrowym dalmierzem oraz górną armatę dziobową kal. 120 mm.

rym Hryniewiecki zaproponował ucieczkę. Będąc lekko rannym został ewakuowany do szpitala w Gdyni. Jednak dalsze pozostawanie w szpitalu groziło kapitanowi dostaniem się do niewoli w momencie zaprzestania działań wojennych. Dlatego kazał się wypisać ze szpitala, przystając na propozycję niedawnego jeszcze d-cy *Gryfa*.

Mimo że władze łotewskie internowały polskich oficerów, po wielu perypetiach i przygodach udało im się dotrzeć z początkiem 1940 roku via Szwecja i Norwegia do Wielkiej Brytanii.

Powodzeniem zakończyła się także ucieczka 16 osób, w tym sześciu oficerów, na kutrze pościgowym (ścigaczu) Straży Granicznej *Batory* do Szwecji. W nocy z 1 na 2 października ścigacz opuścił port rybacki w Helu. W grupie oficerów był I oficer artylerii *Gryfa*, por. mar. Tadeusz Męczyński.

Na temat ucieczki z Półwyspu Helskiego pięciu marynarzy *Gryfa* na sześciowiosłowej łodzi (była to jedna z łodzi będących na wyposażeniu stawiacza min) przez Zatokę Gdańską do Gdyni w przededniu kapitulacji 2 października, nic praktycznie nie było dotąd wiadomo. Wspomina st. mar. Tadeusz Kosidło:

Postanowiliśmy uciekać jeden dzień przed kapitulacją Helu. Dobór osób nie był przypadkowy. Byliśmy przeważnie z tego samego rocznika, w tym samym roku wstąpiliśmy do Marynarki Wojennej. Razem byliśmy na kursach specjalistów morskich i razem zaokrętowaliśmy się na Gryfa. Można powiedzieć, że tworzyliśmy w pewnym stopniu „rodzinę". Każdy z naszej piątki był dobrze zorientowany w możliwościach pozostałych kolegów. Po głębokim namyśle postanowiliśmy uciekać 1 października o godz. 22.00. Pozostałą czwórkę tworzyli: st. mar. Stanisław Celejewski z Warszawy, st. mar. Kazimierz Dzirba z Krasnegostawu, st. mar. Józef Wojda z Łodzi i mar. Lucjan Białobrzeski z Piastowa koło Warszawy.

Opuściliśmy niepostrzeżenie port wojenny na Helu przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i dużym szczęściu. Zabraliśmy do łodzi pięć karabinów, skrzynkę granatów i każdy – po dwa komplety ubrań, dwa swetry i parę nowych butów, tzw. saperek. Zabraliśmy to wszystko, gdyż nie wiedzieliśmy co nas jeszcze będzie czekać. Łódź mieliśmy jeszcze ze stawiacza min i przez cały wrzesień była na naszym wyposażeniu. Mieliśmy zamiar płynąć w zależności od wiatru i pogody. Gdyby wiatr był zachodni zdecydowaliśmy się iść do Szwecji, a gdyby wschodni skierować się na Gdynię. Po wyjściu z Helu zorientowaliśmy się, że przy takiej pogodzie pozostaje nam tylko skierować łódź na Gdynię. Mimo że posiadaliśmy wiosła mogliśmy liczyć tylko na wiatr, bo płynęliśmy pod żaglem.

W momencie przechodzenia przez zatokę, na łodzi zauważono światła pozycyjne nieznanej jednostki, która płynęła przeciwnym kursem do uciekinierów. Łódź i okręt były już blisko siebie.

(...) Na zatoce w tym czasie widoczność była dobra. Zauważoną jednostką był prawdopodobnie niemiecki trałowiec idący kursem na Gdańsk. Do dzisiaj jeszcze widzę ten okręt, jak na dużej szybkości przechodzi przed naszym dziobem. Na każdą ewentualność byliśmy przygotowani. Przyszykowaliśmy sobie granaty, będąc przekonani, że za chwilę zostaniemy zatrzymani. Jakie było nasze zdziwienie, kiedy okręt popłynął dalej nie zwracając na nas uwagi. Tak nam się przynajmniej wydawało. Jednomyślnie stwierdziliśmy, że na trałowcu (?) załoga musiała być pijana (?), albo że naszą łódź z żaglem wzięli za niemiecką (nie można też wykluczyć, iż było to spowodowane niedostateczną obserwacją – przyp. M.B.).

Po blisko czterech godzinach od momentu wyjścia z Helu znaleźliśmy się w okolicach Babich Dołów. Mając do dyspozycji lornetkę, mogliśmy obserwować otaczający nas brzeg. Gdy byliśmy już dość blisko brzegu, Niemcy wystrzelili zieloną rakietę spadochronową i zrobiło się bardzo widno. W miejscu gdzie lądowaliśmy brzeg był obłożony wielkimi głazami. W takiej sytuacji brnąc po pachy w wodzie doszliśmy na ląd. Byliśmy pewni, że za chwilę Niemcy zaczną do nas strzelać z broni maszynowej.

Nim wyszliśmy na brzeg, zatopiliśmy granaty i karabiny, zabierając tylko lornetkę. Stojąc na brzegu i odpoczywając zastanawialiśmy się, co dalej mamy robić.

Tadeusz Kosidło i Lucjan Białobrzeski, wobec braku zdecydowania reszty kolegów, postanawiają jednak wspólnie uciekać dalej. Po przejściu zasieków kierują się w kierunku Gdyni.

Po marszu około półtora kilometra zastukaliśmy do okien jednego z domów. Wyglądaliśmy strasznie. Umorusani ziemią, przemoknięci, rze-



Hel po zdobyciu – niemieccy marynarze w zniszczonych polskich fortyfikacjach.

W 1954 roku Polskie Ratownictwo Okrętowe przystąpiło do akcji likwidacji wraka, w celu przekazania złomu hutom. Dzięki dwuipółmiesięcznej pracy nurków PRO udało się za pomocą pontonów podnieść część rufową okrętu i doholować ją 13 lipca tr. przez statek PRO *Neptunia* do portu gdyńskiego, gdzie została pocięta na złom. Pozostałą część zatopionego *Gryfa* rozbito dopiero w 1960 roku za pomocą ładunków wybuchowych i wydobyto na powierzchnię. Dokonał tego w sierpniu i wrześniu 1960 roku statek PRO *Smok*. Ciekawostką jest, że w czasie gdy trwała akcja cięcia wraku *Gryfa*, na tejże jednostce znalazł się p. Marceli Matraszek z Łodzi – wówczas operator, kręcący kilka scen filmu fabularnego, m.in. na byłym stawiaczu min. On to ostrzegł pracujących przy cięciu złomu robotników, że w podajniku wewnątrz nadbudówki znajdują się jeszcze pociski artyleryjskie. Wezwano saperów, którzy usunęli pociski, a wdzięczni spawacze odcięli p. Matraszkowi – na jego prośbę – jedną z liter nazwy *Gryfa* (była to litera „F" – przyp. M.B.).

Taki był koniec losów naszego największego okrętu bojowego z lat międzywojennych. *Gryf*, będąc nowoczesnym stawiaczem min, miał gwarantować – stawiając zagrody minowe – bezpieczeństwo naszego niewielkiego Wybrzeża. Jako okręt szkolny też nie miał szczęścia. Tylko dwukrotnie, w latach 1938 i 1939, podchorążowie odbyli na nim praktyki letnie, nie wychodząc zresztą poza Bałtyk. Nigdy nie doszło do planowanej dalekomorskiej podróży szkolnej.

Dzięki wzorowej postawie kolejnych dowódców i oficerów załoga *Gryfa* tworzyła monolit. Walki z niemiecką Kriegsmarine i Luftwaffe, były tego najlepszym przykładem. Okazało się, że wyszydzana przez sceptyków zbyt potężna artyleria zdała egzamin i była potrzebna.

Nie wszystkim oficerom z *Gryfa* dane było walczyć dalej po upadku Polski w 1939 roku. Ich powrześniowe losy były niezwykle dramatyczne, a niekiedy i tragiczne. Z listy oficerów *Gryfa* walczących w obronie Wybrzeża jedynie kmdrowi por. Hryniewieckiemu i kpt. mar. kontr.

czy poszarpane przez zasieki. Wszystko to sprawiło, że mężczyzna, który otworzył okno przestraszył się, bo za chwilę zasłonił okno kołdrą i nie chciał z nami rozmawiać. Nie pozostało nam nic innego jak szukać szczęścia w innych domach. Wreszcie szczęście się do nas uśmiechnęło. Gościnę otrzymaliśmy w domu państwa Małkowskich. Najedzonych, przebranych w nową odzież około 5 rano gospodarz domu wywiózł bryczką do drogi na Koleczkowo.

Teraz już na własną rękę marynarze *Gryfa* postanowili dotrzeć do Kartuz. U rodziców kolegi kupują rower. Kolejnym ich celem jest Starogard Gdański. Tam właśnie drogi przyjaciół rozchodzą się. Każdy teraz na własną rękę stara się dotrzeć do rodzinnego miasta.

Kosidło posiadając rower przemierzał kolejno Chełmno, Toruń, Rypin, Płock, Zakroczym, Nowy Dwór Mazowiecki i Ryki, by wreszcie dotrzeć do Puław.

Już po wojnie Tadeusz Kosidło spotkał się z Józefem Wojdą, jednym z trzech kolegów, którzy zdecydowali się na dalszą wspólną ucieczkę. Były marynarz *Gryfa* dostał się do niewoli przebywając w obozie koncentracyjnym Stutthof. Po oswobodzeniu zamieszkał w Gdańsku.

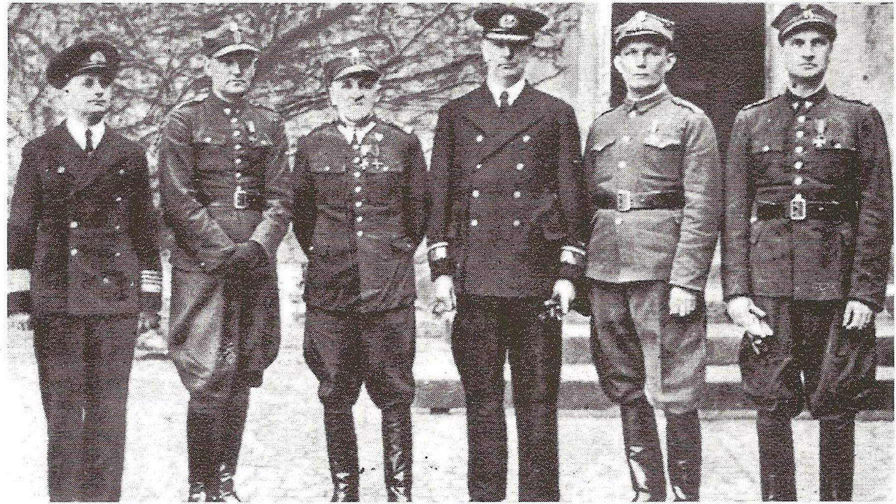
Wracając jeszcze do zatopionego *Gryfa* – Niemcy po zajęciu polskiego wybrzeża przystąpili do podniesienia i odholowania wraka stawiacza min na płyciznę Zatoki Puckiej. Służył on jako cel do ćwiczeń artyleryjskich i lotniczych (podobnie postąpili z wrakiem *Wichra*). Jak wynika z materiałów zebranych przez Jerzego Pertka i Stanisława M. Piaskowskiego dowództwo Kriegsmarine rozważało także pomysł przeprowadzenia remontu i wcielenia *Gryfa* do niemieckiej floty wojennej[56]. Zapewne poważne zniszczenia spowodowane pożarem były powodem, że zrezygnowano z tego planu.

Polscy marynarze w niewoli. Fotografia, zapewne upozowana, wykonana w trakcie kręcenia kroniki filmowej Wehrmachtu lub Kriegsmarine.



[56] J. Pertek, w broszurze Okręty minowe..., pisał znacznie ostrożniej: «jednakże wiadomość ta nie znalazła potwierdzenia», zaś o zamiarze odbudowy *Gryfa* nie wspominają także E. Gröner, D. Jung, M. Maass, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, t. 1-7, 8/1 i 8/2, Koblenz 1982-1993.

Wiktorowi Łomidzemu udało się dotrzeć do Wielkiej Brytanii. Jednak tylko ten pierwszy służył na okrętach, dowodząc niszczycielami *Błyskawica*, *Piorun* i *Orkan*. Wiktor Łomidze-Wachtang będąc w Wielkiej Brytanii, początkowo, pełnił obowiązki oficera kursowego w SPMW, później był z.d.o. ORP *Gdynia* (ex-statek pasażerski s/s *Kościuszko*, który w połowie 1941 r. powrócił do marynarki handlowej jako transportowiec), a jako kmdr ppor. został kierownikiem Samodzielnego Referatu Personalnego w KMW. Z końcem wojny otrzymał przydział do Komendy Morskiej „Południe". Od 1939 do 1945 roku w niewoli niemieckiej w Oflagu II C Woldenberg (dzis. Dobiegniew) byli: kapitanowie mar. Józef Mostowik, Adam Jagielski i Józef Sielanka. Ten ostatni zginął 30 stycznia 1945 roku w majątku Detz (ob. Dziedzice), podczas wyswobadzania ewakuowanych z Woldenbergu jeńców, trafiony odłamkiem pocisku radzieckiego czołgu. W Woldenbergu osadzeni byli także ppor. mar. Juliusz Bilewicz i ppor. mar. Jerzy Skowroński. W różnych oflagach przebywali: ppor. mar. Zbigniew Jagusiewicz (X B Nienburg, X A Sandbostel-Itzehoe, X C Lubeka, VI B Dössel, z których kilkakrotnie uciekał) oraz ppor. mar. Henryk Strenger (X A Itzehoe, X C Lubeka i VI B Dössel, również biorący w grupowych ucieczkach). Przez całą II wojnę światową w niewoli byli też por. mar. Konrad Wachtel i por. mar. int. Jan Pielat. Tragicznie zginął ppor. mar. Witold Szczepanowski, będący w niewoli w oflagach X B Nienburg, X A Sandbostel i VI B Dössel. W nocy z 19 na 20 sierpnia 1943 roku uciekł z Sandbostel przez podkop wespół z 47 oficerami. Schwytany, został umieszczony w Oflagu VI B Dössel i zaaresztowany przez gestapo w grupie 20 oficerów. Niemcy, nie respektując międzynarodowych konwencji, przewieźli byłego oficera nawigacyjnego z *Gryfa* do obozu koncentracyjnego w Buchenwaldzie. Tam też został zamordowany w ostatnich dniach września 1943 roku.



Kontradmirał Józef Unrug i kmdr dypl. Marian Majewski w niemieckiej niewoli.

Z wymienionych oficerów, którzy po zakończeniu wojny w 1945 roku dotarli do Wielkiej Brytanii, ppor. mar. Jagusiewicz służył na niszczycielu eskortowym *Ślązak*, por. mar. int. Pielat na krążowniku *Conrad*, zaś por. mar. Wachtel był do dyspozycji KMW, a następnie, już jako kpt. mar., został d-cą polskiego oddziału oczyszczającego poligon HMS *Purbeck* (wbrew pompatycznemu symbolowi «HMS» – Okręt Jego Królewskiej Mości – był to tylko akwen w pobliżu wyspy Wight).

* * *

Wiele lat po wojnie Stanisław M. Piaskowski, znakomity badacz dziejów PMW na obczyźnie, w czasie wizyty w Kanadzie u kmdra Witolda Zajączkowskiego (w 1939 r. dowódcy Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku, zm. w 1977 r.) poruszył sprawę operacji „Peking". Ten miał powiedzieć:

(...), jeśli zdecydowano się na odesłanie kontrtorpedowców (niszczycieli – przyp. M.B.) *do Anglii, to przede wszystkim trzeba było odesłać tam* Gryfa. *Chroniony przez lotnictwo i okręty brytyjskie na pewno wykonałby swoje zadanie, tj. stawianie min.*

* * *

Historia *Gryfa* i pamięć po nim pozostają żywe. W skansenie uzbrojenia Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, do jednych z najcenniejszych eksponatów należy dziobowa półwieża artylerii głównej kal. 120 mm Boforsa, wydobyta z na wpół zatopionego wraku okrętu spoczywającego w Zatoce Puckiej. W kwietniu 1954 roku działo to przewieziono na barce z Helu do Gdyni. Wśród zbiorów muzealnych jest także francuski zdwojony NKM kal. 13,2 mm Hotchkiss zdemontowany z wraku stawiacza min (wg innych danych ze złomowanego okrętu podwodnego typu *Wilk*).

Okręt-muzeum *Błyskawica*[57] to jedyna zachowana jednostka pływająca PMW zbudowana przed II wojną światową[58]. W części rufowej okrętu pod pokładem urządzono wystawę stałą prezentującą dzieje naszej floty wojennej. Wśród licznych pamiątek są zachowane litery z nazwą *Gryf*. Jest także model opisywanego tu okrętu, który już w trzecim dniu wojny został zatopiony przez lotnictwo wroga.

Polegli w pierwszych dniach wojny oficerowie, podoficerowie i marynarze *Gryfa* spoczywają we wspólnym grobie w Helu. Na ścianie frontowej pomnika Obrońców Helu widnieje tablica z ich nazwiskami.

Z kolei na murach oksywskiego kościoła parafialnego pw. Św. Michała Archanioła utworzono Mały Panteon Marynarki Wojennej. Obok zbioru tablic upamiętniających wybitnych oficerów, znajdują się tam nazwy i sylwetki okrętów. Jedna z nich przypomina ORP *Gryf*.

Dziesiątego września 1978 roku złożone zostało w klasztorze na Jasnej Górze w Częstochowie votum ufundowane przez Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Londynie. Na tablicy o kształcie tarczy wyryto nazwy okrętów i jednostek PMW w kolejności alfabetycznej. *Gryf* znajduje się na pozycji czternastej.

[57] Stoi przy Nabrzeżu Pomorskim portu handlowego w Gdyni. Ten odznaczony w 1987 r. Złotym Krzyżem Orderu Virtuti Militari okręt jest najstarszym zachowanym na świecie niszczycielem!

[58] Zachowany w porcie wojennym w Helu jako okręt-pomnik kuter pościgowy (ścigacz) *Batory* należał do Straży Granicznej.



Po wojnie – smutne zdjęcie rozbitego wraku *Gryfa* leżącego na mieliźnie w Zatoce Puckiej. Dziobowa podwójna armata kal. 120 mm została zdjęta w 1954 r. i dziś jest eksponatem w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Nie zapisany rozdział

Dochodzenie

Przez blisko 60 lat, od omawianych tu wydarzeń, dyskusyjny rozkaz kpt. mar. kontr. Wiktora Łomidzego z 1 września 1939 roku o wyrzuceniu z *Gryfa* prawie 300 zabezpieczonych min morskich wz. 08 do morza, był dotychczas tylko powierzchownie analizowany przez badaczy dziejów naszej MW.

Tymczasem fiasko operacji „Rurka", a zwłaszcza feralna decyzja Łomidzego należą do tych rozdziałów w historii naszej małej floty, które należy poddać rzeczowej analizie i weryfikacji. Obecnie na pewne tematy możemy spojrzeć chłodnym wzrokiem, bez zbędnej gloryfikacji korpusu oficerskiego PMW, czy też jej podoficerów i marynarzy.

Z wcześniejszych publikacji wiemy, że pochopna ocena sytuacji przez kapitana wynikała z obawy o losy *Gryfa* po popołudniowym nalocie przez samoloty Luftwaffe (podczas pierwszego w tamtej wojnie ataku z powietrza na okręty znajdujące się w morzu), gdy na skutek bombardowania został uszkodzony ster i inne urządzenia okrętowe, śmierć i ciężkie śmiertelne rany poniosło kilku członków załogi (w tym dowódca okrętu, kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski), a zwłaszcza prawdopodobieństwo rozregulowania się (?) głównego uzbrojenia okrętu, którymi były miny morskie. Wyrzucenie nieuzbrojonych min kontaktowych uniemożliwiało postawienie stawiaczowi dużej zagrody minowej. Na domiar złego, kapitan Łomidze, jako p.o. d-cy *Gryfa*, nie przekazał dowódcy niszczyciela *Wicher*, kmdrowi por. Stefanowi de Waldenowi wiadomości, że pozbył się niesprawnych (we własnym rozumowaniu – przyp. M.B.) min morskich. Ten ostatni, zgodnie z wcześniejszym rozkazem, w nocy z 1 na 2 września poszedł swym niszczycielem na Piławę, działając jako osłona dla stawiacza min, który tymczasem... stał w porcie wojennym Hel. Samowolna decyzja p.o. dowódcy *Gryfa*, bez uzgodnień z Dowództwem Floty na Helu, miała nieodwracalne konsekwencje. Przeprowadzenie operacji „Rurka" miało być osią obrony Wybrzeża. Zapewne te względy sprawiły, że z dniem 2 września nowym dowódcą *Gryfa* został mianowany doświadczony oficer, kmdr por. Stanisław Hryniewiecki.

Okazuje się, że żaden z badaczy casusu Łomidzego nie zapoznał się z tajnymi dotychczas materiałami, które dotyczyły dochodzenia, jakie zostało wszczęte na wniosek szefa KMW, kontradm. (19 stycznia 1941 r. awansowanego na wiceadmirała) Jerzego Świrskiego, przeciwko p.o. dowódcy *Gryfa*. Owe dokumenty archiwalne pochodzące z roku 1940 i lat 1945-1946 są obecnie w zbiorach Instytutu Polskiego i Muzeum Gen. Sikorskiego w Londynie[59].

Gwoli wyjaśnienia wspomnijmy, że Wiktor Łomidze, mimo kolejnych awansów, będąc już w Wielkiej Brytanii, nigdy później już nie dowodził okrętem bojowym PMW. Jego awanse były zastrzeżone klauzulą – „nie pływający".

[59] Autor przygotowując niniejszy rozdział opierał się na następujących materiałach źródłowych ze zbiorów IPMS w Londynie:
- sprawozdaniu kpt. mar. kontr. W. Łomidzego dla kontradm. Jerzego Świrskiego z 27 lutego 1940 r.;
- liście wiceadm. J. Świrskiego do kmdra Czesława Petelenza (wyznaczonego na oficera dochodzeniowego) z 19 listopada 1945 r., L.dz. 1818/Org. Wyszk./Tjn./45.;
- piśmie kmdra Cz. Petelenza do Komendanta Morskiego „Południe" w Devonport z 16 stycznia 1946 r. (był nim wtedy kmdr Stanisław Nahorski – przyp. red.);
- oświadczeniu por. mar. Aleksandra Kadulskiego z 23 stycznia 1946 r.;
- oświadczeniu kpt. mar. Konrada Korsaka-Sawicza z 22 stycznia 1946 r.;
- oświadczeniu por. mar. Mieczysława Tarczyńskiego z 28 marca 1946 r.;
- oświadczeniu kmdra Cz. Petelenza, po przeprowadzonym dochodzeniu, dla wiceadm. J. Świrskiego, z 13 maja 1946 r.;
- liście J. Świrskiego do kontradmirała K. Korytowskiego, nadanym 16 maja 1946 r.

Gdy w styczniu 1940 roku kpt. mar. kontr. Wiktor Łomidze przybył do Wielkiej Brytanii, został skierowany do Rezerwowej Grupy Oficerów na ORP *Gdynia*. Na wniosek ówczesnego kontradm. Jerzego Świrskiego Łomidze przygotował sprawozdanie, w którym opisał kwestię wyrzucenia min przez ORP *Gryf*. W piśmie z 27 lutego 1940 roku do szefa KMW czytamy:

> *Spodziewając się zaraz drugiego ataku* (po godz. 18.00 – przyp. M.B.) *i nie chcąc narażać okrętu na kompletne zniszczenie w razie trafienia bomby, kazałem rozpocząć wyrzucanie min z międzypokładu. Do zachodu słońca zdążyli* [marynarze] *wyrzucić około 30 min* (a co z resztą? – pyt. M.B.). *Kiedy zaczęło się ściemniać, poleciłem przerwać wyrzucanie min. Około godz. 19.15 byłem w odległości 1,5 Mm na SO* [południowy wschód] *od Helu. W pobliżu był również Wicher i traulery* (trałowce – przyp. M.B.). *Na zapytanie Wichra, czy odbędzie się operacja stawiania min odpowiedziałem, że tej nocy prawdopodobnie nie. Od wybuchów bomb wszystkie* [?? – pyt. red.] *miny zeskoczyły z torów. Nastąpiło z tego powodu rozregulowanie min, ciężarki głębinowe porozwijały się. Przygotowanie ponowne min zajęłoby minimum 8 godzin czasu.*

W dalszej części sprawozdania czytamy:

> *(...) o godz. 20.30* Wicher *nadał mi migaczem – „rzucić miny", a jednocześnie trauler* (? – pyt. M.B.) *przywiózł zgodę na wejście do portu. Myśląc, że Dtwo Floty nie mogąc nawiązać łączności ze mną z powodu uszkodzenia mojej radiostacji, pośrednio przekazało ten rozkaz przez* [ORP] Wicher, *kazałem powtórzyć sygnał – odebrali to samo. Wiedząc o panującej* [we Flocie] *obawie przed wybuchem min w basenie, przypuszczałem, że Dtwo Floty zezwala na wejście do portu po wyrzuceniu min.*


Kapitan mar. kontr. Wiktor Łomidze.

Z chwilą gdy *Gryf* wszedł do portu, kpt. mar. kontr. Łomidze opuścił okręt i udał się do telefonu, meldując szefowi Sztabu Dowództwa Floty, kmdrowi dypl. Marianowi Majewskiemu o przebiegu walki, skutkach, uszkodzeniach i wreszcie o wyrzuceniu min na rzekomo otrzymany rozkaz. Okazuje się, że z Dowództwa Floty taki rozkaz nie został w ogóle wysłany, sam zaś Łomidze miał czekać przy telefonie na dalsze rozkazy.

Dalej już wiemy, że kapitan będąc rannym zdał dowództwo *Gryfa* kmdrowi por. Stanisławowi Hryniewieckiemu[60], sam zaś został skierowany do szpitala[61]. Kolejnym etapem była ucieczka z kilkoma oficerami (w tym Hryniewieckim) na kutrze rybackim *Albatros* z Babich Dołów do Lipawy na Łotwie.


Kontradmirał Jerzy Świrski. Fotografia sprzed awansu na wiceadmirała 19 stycznia 1941 r.

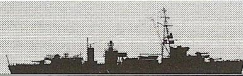
Przez pięć następnych lat od złożenia sprawozdania, epizod ten nie był rozpatrywany przez wiceadm. Jerzego Świrskiego. Nie jest wykluczone, że szef KMW w tym czasie nie zamierzał przeprowadzać dochodzenia przeciwko Wiktorowi Łomidzemu, zważywszy na toczącą się wojnę, jak i na jego stanowisko – I oficera sztabu w Komendzie Morskiej „Południe" (istotnym powodem mogła być też niemożność złożenia zeznań przez przebywających w niemieckiej niewoli kontradm. J. Unruga i szefa Sztabu Dowództwa Floty, kmdra dypl. M. Majewskiego – przyp. red.).

Sprawa odżyła na nowo po wojnie, gdy w drugiej połowie listopada 1945 roku Jerzy Świrski wystosował pismo do kmdra Czesława Petelenza, będącego komendantem Domu Wypoczynkowego MW w Brighton od jego początku istnienia w kwietniu 1942 roku. W tym miejscu

[60] Według życiorysu w Kadry Morskie..., s. 381, Łomidze ranny został 3 września, i to lekko, zaś czy sam fakt osobistego przekazania dowództwa Hryniewieckiemu miał w ogóle miejsce, można wątpić – przyp. red.

[61] Zapewne w Babich Dołach, ale nie można też wykluczyć innych szpitali – przyp. red.

Wiktor Łomidze-Wachtang, ur. 7 lutego 1900 r. w Gandży na Kaukazie, Gruzin, kmdr por.; w WP od 1 listopada 1922 r. jako oficer kontraktowy; po ukończeniu Unitarnego Kursu Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie otrzymał skierowanie do MW; od 1 sierpnia 1923 do 25 października 1925 r. słuchacz dwuletniej Oficerskiej Szkoły Marynarki (od 1 października 1924 r. jako trzyletnia OSMW) w Toruniu; od 25 października tr. w stopniu podporucznika marynarki; w tym czasie przeszedł do służby na okrętach Flotylli Pińskiej, awans na porucznika marynarki 29 października 1925 r. (starszeństwo od 1 lipca 1925 r.), z-ca d-cy monitora Warszawa i Floty – z.d.o. trałowca Rybitwa (pierwszego), p.o. d-cy statku Admirał Sierpinek, oficer nawigacyjny kanonierki Komendant Piłsudski i II of. nawigacyjny ORP Wilia; od 1 czerwca 1927 do 1 czerwca 1928 r. jako por. mar. kontr. – adiutant d-cy Floty, a przez dwa miesiące adiutant szefa KMW; od 15 czerwca do 1 października 1928 r. z.d.o. torpedowca Ślązak i ponownie adiutant d-cy Floty; od maja 1929 r. po raz kolejny na Wilii w charakterze oficera załogowego, a potem oficera nawigacyjnego; od 1 listopada 1931 r. pełnił równocześnie funkcje: d-cy starego trałowca Mewa podczas jej przebudowy na okręt hydrograficzny Pomorzanin, a następnie tego samego Pomorzanina); od 1933 r. dowodził kolejno Kujawiakiem i holownikiem Smok; 1 stycznia 1935 r. awans na kpt. mar. kontr.; 1 maja 1935 r. został d-cą nowej Jaskółki, a jednocześnie krótko p.o. dowódcy Dywizjonu Minowców; przydzielony do Komendy Portu Wojennego Gdynia był kapitanem portu, a potem dowódcą hulku Bałtyk i zaokrętowanego na nim Centrum Wyszkolenia Specjalistów Floty; przez pół roku uczęszczał na Wyższy Kurs Taktyczny w Warszawie; od wiosny 1939 r. był oficerem operacyjnym Dowództwa Obrony Morskiej; w okresie poprzedzającym wybuch wojny został z-cą d-cy stawiacza min Gryf i „wsławił" się pochopnym wyrzuceniem nieuzbrojonych min morskich do morza 1 września 1939 r.; współorganizator ucieczki na kutrze rybackim Albatros z Babich Dołów; po kilkumiesięcznym internowaniu w Lipawie (Libawie) i Ulbronie pod Rygą, uzyskał zgodę na wyjazd i w połowie stycznia 1940 r. przybył do Wielkiej Brytanii; został przyjęty do służby i skierowany na okręt-bazę Gdynia (dawniejszy statek pasażerski GAL-u Kościuszko) jako of. kursowy SPMW, potem p.o. z-cy d-cy tego okrętu; 3 maja 1940 r. awansowany na kmdra ppor. kontr.; kierownik Centrum Wyszkolenia Specjalistów Morskich na Gdyni; od 3 lipca 1941 r. kierownik Samodzielnego Referatu Personalnego KMW; 3 maja 1944 r. awans na kmdra por.; po wojnie pozostał za granicą.



dodajmy, że komandor w czerwcu 1941 roku przewodniczył komisji dochodzeniowej w sprawie akcji niszczyciela ORP *Piorun* przeciwko niemieckiemu pancernikowi *Bismarck*. Z tego wynika, że Petelenz miał już pewne doświadczenie w tego typu sprawach.

W piśmie Świrskiego do Petelenza, z 19 listopada 1945 roku, czytamy m.in.:

Polecam Panu Komandorowi przeprowadzić dochodzenie, które ma na celu ustalenie:

1. Dlaczego w dniu 1 września 1939 r. na ORP Gryf *– wbrew otrzymanemu rozkazowi operacyjnemu, wyrzucono za burtę miny nieprzygotowane do stawiania, przez co ORP* Gryf *nie wykonał nakazanego zadania, do którego wykonania wyłącznie był przeznaczony.*

2. Kto wydał taki rozkaz i jakimi powodował się motywami.

3. Kto winien i ponosi odpowiedzialność.

Dalej admirał wymieniał nazwiska żyjących oficerów z *Gryfa*, którzy od 1945 roku przebywali w Wielkiej Brytanii. Ich relacje, jak również wypowiedzi oficerów z *Wichra* oraz zeznania szyfrantów ze Sztabu Dowództwa Floty z września 1939 roku, miały być poddane wnikliwej analizie. Ludzie ci w dużej części powrócili z niemieckiej niewoli.

Komandor Petelenz przystąpił do wyjaśnienia zagadki w dniu 16 stycznia 1946 roku, kiedy polecił por. mar. Aleksandrowi Kadulskiemu przygotowanie oświadczenia na cztery zapytania:

1. Czy wiadomo mu [Kadulskiemu], jako oficerowi sygnałowemu [ORP] Wicher, że w dniu 1 września 1939 r. został nadany o godz. 20.30 z niszczyciela na ORP Gryf sygnał: „rzucić miny"?

2. Jaka była dokładna treść sygnału?

3. Na czyje zlecenie został sygnał nadany?

4. Czy wiadome mu są jakieś okoliczności związane z wyrzuceniem min przez ORP Gryf?

Siedem dni później por. mar. Aleksander Kadulski, przebywający w Domu Wypoczynkowym MW w Brighton, wypowiedział się w kwestii wymiany sygnałów między *Gryfem* a *Wichrem*.

A oto treść tego zapisu:

Sygnał o treści: „rzucić miny" nie był nadany przez ORP Wicher *na ORP* Gryf, *jak również żaden inny sygnał o podobnej treści. Zresztą sygnał taki nie mógł wyjść, ponieważ ORP* Gryf *nie był pod rozkazami d-cy ORP* Wicher, *a rzucanie czy topienie min nie miało miejsca w czasie akcji bojowej, w związku z czym nie było żadnych podstaw do objęcia dowództwa przez d.o. ORP* Wicher [chodzi o wspólne dowództwo, jako że de Walden był starszy stopniem od Łomidzego – przyp. red.].

Zapamiętane przeze mnie okoliczności topienia min przez ORP Gryf, *są następujące.*

Na skutek bombardowania lotniczego (dokładnej godziny nie pamiętam, w każdym razie po godz. 18.00) ORP Gryf *doznał uszkodzeń instalacji minowej. Mniej więcej w godzinę później zauważono z ORP* Wicher, *że ORP* Gryf *rzuca miny na kursie między SO i O* [południowo-wschodnim i wschodnim] *na niedużej szybkości w odległości 1-2 mili morskiej na SW* [południowy zachód] *od portu rybackiego Hel.*

Ponieważ odbywało się to za dnia, d.o. ORP Wicher *przypuszczając, iż zaszło jakieś nieporozumienie (d.o. ORP* Gryf *już nie żył) i że okręt stawia zagrodę minową, którą miał postawić w nocy, zapytał semaforem – „co robicie?" – na co otrzymał odpowiedź: „rzucam miny" (podaję treść sygnałów, a nie* [ich] *dosłowne brzmienie), po czym nastąpiło dalsze wyjaśnienie, że miny są zabezpieczone i pójdą na dno, a nie wypłyną pod powierzchnię i że robią to na skutek uszkodzeń części instalacji minowych.*

Motywem zaniepokojenia d.o. ORP Wicher *była również obawa przed niebezpieczeństwem żeglugi na skutek postawienia min w bezpośrednim sąsiedztwie portu. W wyniku wymiany sygnałów dodatkowych (treści nie pamiętam), d.o. ORP* Wicher *doszedł do przekonania, że zapowiedziana na noc z 1 na 2 września operacja stawiania zagrody minowej („Rurka") przynajmniej w części odbędzie się, w związku z czym ORP* Wicher *patrolował w oznaczonym sektorze na kierunku Hel-ujście Wisły (mniej więcej).*

Dopiero po oznaczonym czasie operacji, po powrocie do portu, d.o. Wichra *dowiedział się, że ORP* Gryf *i pozostałe okręty, które miały ubezpieczać stawianie min, nie wyszły na operację na skutek wiadomości otrzymanych z ORP* Gryf.

Dowódca ORP Wicher, *który był na czas operacji d-cą zespołu biorącego udział w* [akcji] *stawiania min, meldunku na ten temat nie otrzymał.*

Rozpoczęcie zadania miało nastąpić w określonym z góry czasie (nie pamiętam godziny), w każdym razie w nocy, bez dodatkowej wymiany sygnałów lub depesz, a to dla zapewnienia tajności. W związku z powyższym przewidziane było w zasadzie tylko meldowanie spostrzeżonych okrętów npla przez radiostacje taktyczne (w sieci zamkniętej), co też miało miejsce dwukrotnie, gdy ORP Wicher *spostrzegł dwa KT* [kontrtorpedowce] *oraz jeden krążownik npla w odległości 4000-5000 m.*



Komandor Czesław Petelenz. Fotografia wykonana prawdopodobnie w latach 20.

Czesław Petelenz za pismem do por. mar. Aleksandra Kadulskiego, z podobnymi pytaniami zwrócił się do kpt. mar. Konrada Korsak-Sawicza, we wrześniu 1939 roku oficera sygnałowego w Dowództwie Floty. Mimo że zajmował się on szyfrowaniem w Sztabie, pamiętał niewiele. Jego zdaniem rozkaz operacyjny dla postawienia zagrody minowej był opracowany wcześniej i znajdował się na *Gryfie* w zalakowanej kopercie. Można ją było otworzyć dopiero na specjalny sygnał, który został nadany (a następnie powtórzony – przyp. M.B.) rano 1 września na rozkaz szefa Sztabu Dowództwa Floty, kmdra dypl. Mariana Majewskiego, za pomocą wszystkich środków łączności jakie Korsak (i Dowództwo – przyp. red.) miał do dyspozycji.

Według słów Korsaka – po wyjściu naszej flotylli (tj. zespołu składającego się z *Gryfa* i *Wichra*, sześciu trałowców i dwóch kanonierek) na zadanie postawienia min, jakieś sygnały były wymieniane pomiędzy Dowództwem Floty a dowódcą flotylli czy też samym *Gryfem*, ale ani treść, ani jaką drogą zostały one przekazane, nie były mu znane.

Oprócz kpt. mar. Korsaka-Sawicza szyfrowaniem w Dowództwie Floty zajmowali się jeszcze kpt. mar. Tadeusz Wysocki, kpt. mar. Kazimierz Sulisz i ppor. mar. Mieczysław Tarczyński. Ten ostatni (od 3 maja 1944 r. por. mar.), tak odpowiedział 28 marca 1946 roku na opisane wcześniej pytania:

1. Nie pamiętam, aby z D-twa Floty na Helu wysłany był specjalny rozkaz postawienia min do ORP Gryf. *Sądziłem, że akcja ta była nakazana instrukcją tajną, znajdującą się na ORP* Gryf *i otworzoną na sygnał ogólny o rozpoczęciu działań wojennych.*

2. Nic mi nie wiadomo, jakoby z D-twa Floty wysłany był rozkaz wyrzucenia min za burtę. Sądziłem, że decyzja ta została powzięta przez dowódcę ORP Gryf *na podstawie własnej oceny sytuacji.*

Między oświadczeniem kpt. mar. kontr. Wiktora Łomidzego, a relacją por. mar. Aleksandra Kadulskiego zachodzi oczywista sprzecz-

ność. W 1946 roku doszło w Brighton do spotkania kmdra Czesława Petelenza z kmdrem dypl. Marianem Majewskim. Były szef Sztabu Dowództwa Floty kategorycznie stwierdził, że rozkaz o wyrzuceniu min za burtę nie został nigdy wydany z jego Dowództwa.

Jest zdumiewające, że kapitan Łomidze na poparcie swych słów powołał się na kpt. mar. Adama Jagielskiego, który miał być świadkiem otrzymania meldunku o wyrzuceniu min morskich. Zanim doszło do podjęcia dochodzenia, ówczesny oficer sygnałowy z *Gryfa*, zmarł 9 stycznia 1946 roku w szpitalu w Portsmouth. Prawie całą wojnę spędził on w niemieckiej niewoli.

Komandor Petelenz spotkał się jednak z innym z „gryfiaków", por. int. (31 marca 1946 r. awans na kpt. mar. – przyp. M.B.) Janem Pielatem:

> *(...) przesłuchany przeze mnie podał, że po nalocie odbyła się na ORP* Gryf *narada oficerów, w której brał* [on] *udział. Komandor* (wtedy jeszcze kpt. mar. kontr. – przyp. M.B.) *Łomidze rozważał wówczas sprawę wyrzucenia min, celem uniknięcia straty całej załogi w razie trafienia okrętu przez bomby przy ponownym nalocie. O sygnałach wymienianych z ORP* Wicher *kpt.* (wówczas por. int. – przyp. M.B.) *Pielat nic nie wie. Jego zdaniem kmdr Łomidze powziął decyzję samorzutnie*[62].


Kontradmirał Karol Korytowski

Łomidze podczas trwania dochodzenia stał na stanowisku, że za pośrednictwem jednego z trałowców (którego? – pyt. M.B.) otrzymał zgodę na wejście do portu; chciał t y l k o (pogrub. M.B.) wyokrętować zabitych i rannych oraz naprawić uszkodzenia. Podobno, wobec panującej we Flocie (nawet w czasie pokoju – przyp. M.B.) obawy przed wybuchem min[63], uważał pozwolenie na wejście do portu za równoznaczne ze zgodą na uprzednie usunięcie z *Gryfa* – niesprawnych jego zdaniem – min morskich wz. 08.

Tym stwierdzeniem Łomidze podważył swoje wcześniejsze sprawozdanie spisane w lutym 1940 roku. Wówczas nie wspomniał, że zwracał się do Dowództwa Floty z zapytaniem o zezwolenie na pozbycie się z okrętu min morskich (nieuzbrojonych). Staje się jasnym, że meldunek przygotowany wkrótce po wypadkach, był bardziej wiarygodny, niż zeznanie po przeszło sześciu latach.

Komandor Czesław Petelenz przygotowując sprawozdanie dla wiceadm. J. Świrskiego, napisał:

> *(...) Na podstawie zebranego materiału dochodzę do wniosku, że kmdr [por.] Łomidze powziął decyzję wyrzucenia min za burtę samorzutnie i jest za to wyłącznie odpowiedzialny.*
>
> *Uzasadnienie*
>
> *a) Jak wynika ze sprawozdania kmdra [wtedy jeszcze kpt. mar. kontr. – przyp. red.] Łomidzego z dnia 27 lutego 1940 r. nakazał on zaraz po nalocie wyrzucenie min z międzypokładu. Rozkaz ten wydał z własnej inicjatywy, gdyż nie powołuje się na żaden rozkaz i nie wspomina, żeby o taki rozkaz prosił.*
>
> *b) Wymiana sygnałów z ORP* Wicher *odbyła się już po rozpoczęciu wyrzucania min.*
>
> *c) Oficer sygnałowy ORP* Wicher *stwierdza kategorycznie, że rozkaz taki nie był z ORP* Wicher *sygnalizowany i d-ca ORP* Wicher *nie był do wydania takiego rozkazu upoważniony.*
>
> *d) Szef Sztabu d-cy [Dowództwa – przyp. red.] Floty stwierdza kategorycznie, że ani rozkaz, ani upoważnienie nie było dane.*
>
> *e) Kapitan mar. Pielat, który [jako por. int. – przyp. red.] należał do załogi ORP* Gryf, *nic o sygnalizowaniu podobnego rozkazu przez ORP* Wicher *nie wie.*

Komentarzem do tak postawionych zarzutów był list wiceadm. Jerzego Świrskiego z 16 maja 1946 roku, adresowany do kontradmirała Karola Korytowskiego, II zastępcy szefa KMW w Londynie (pismo to zostało następnie przekazane szefowi Biura Historycznego):

> *Z załączonego dochodzenia kmdra Petelenza wynika, że wyrzucenie za burtę min, tj. pozbawienie ORP* Gryf *tej jedynej broni, dla której był budowany i która przez to wyrzucenie nie została wykorzystana, jest formalnie wyłączną winą kmdra por. Łomidzego, ówczesnego kapitana mar.* [kontr.] *i p.o. d-cy ORP* Gryf.
>
> *Jest jednak prawdopodobne, że powzięcie takiej decyzji powstało częściowo z powodu negatywnego ustosunkowania się do min w ogóle, ze strony d-cy Floty, kontradmirała Unruga i jego Sztabu.*

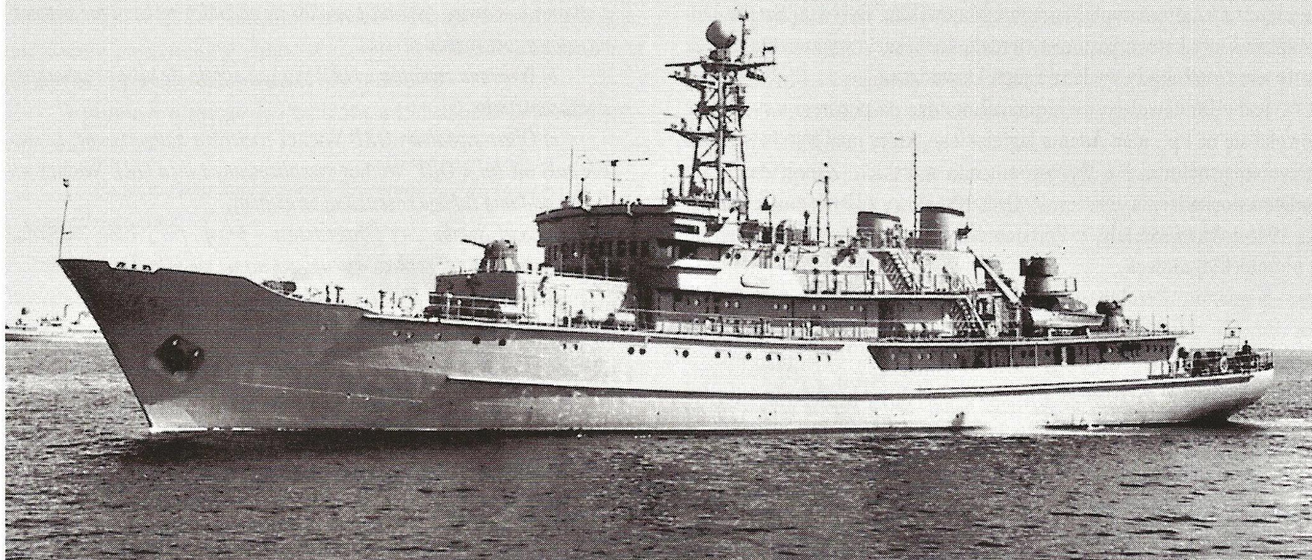
* * *

W 1954 roku podczas konfliktu cypryjskiego kmdr por. Wiktor Łomidze pracował w nasłuchu u Brytyjczyków. Zachorował na Cyprze na nowotwór mózgu. Zmarł 24 czerwca 1956 roku w szpitalu w Londynie i został pochowany na Brompton Cemetery.

---

62 Istnieje tu również inny wątek zagadnienia, nie podniesiony przez Autora. W Kadrach Morskich..., na s. 388, w życiorysie Tadeusza Męczyńskiego, który we wrześniu 1939 r. był I oficerem artylerii na Gryfie, znajdujemy dwie istotne informacje. Pierwsza to – «1 IX 1939 po śmierci d.o. kmdra ppor. S. Kwiatkowskiego zasugerował kpt. mar. kontr. W. Łomidzemu wyrzucenie min za burtę», druga – «Po wojnie wykluczony przez Sąd Honorowy w Anglii z korp. oficerskiego. 1946 nie wymieniony na liście starsz.».

63 Że obawy takie nie były bezpodstawne, świadczy nieco późniejszy przypadek eksplozji 13 września 1939 r. na francuskim krążowniku minowym *Pluton* (dla którego planowano zmianę nazwy na *La Tour d'Auvergne*) w Casablance. Trzeba jednak przyznać, że wypadki, spowodowane incydentalnym wybuchem min, były w XX-wiecznej historii bardzo rzadkie. Można je policzyć na palcach jednej ręki – przyp. red.



ORP *Wodnik,* bliźniak trzeciego *Gryfa.*

Następcy chlubnej tradycji

Od zakończenia II wojny światowej do dnia dzisiejszego jeszcze dwukrotnie nadano nazwę *Gryf* polskim okrętom wojennym. Początek losów pierwszego powojennego *Gryfa* sięga lat 1944-1945. W końcowym okresie zmagań wojennych, w duńskiej stoczni A. Jensen Skibskbearing-Befragting w Kopenhadze[64], zbudowany został na niemieckie zlecenie jeden z transportowców wojennego typu «Hansa A» – s/s *Irene Oldendorff* dla armatora Egon Oldendorff z Lubeki. Jeszcze jako nowo powstały statek, na dodatek niezupełnie wykończony, podczas jednego z alianckich bombardowań – 14 września 1944 roku w Kopenhadze – został trafiony bombą lotniczą, odnosząc poważne uszkodzenia. Kolejnych uszkodzeń doznał w marcu roku następnego.

Transportowce typu «Hansa» (budowano je w stoczniach niemieckich, belgijskich, holenderskich, szwedzkich i duńskich) miały m.in. stalowe osłony pomostu i były uzbrojone w dwa ciężkie karabiny maszynowe.

Statek *Irene Oldendorff* w maju 1945 roku został pryzem w zdobytej przez brytyjskie wojska Lubece. W związku z podziałem floty niemieckiej po kapitulacji III Rzeszy jednostka ta trafiła do Anglii i 10 października 1945 roku włączona została do brytyjskiej floty handlowej, otrzymując nazwę *Empire Contess*[65]. Armatorem było ministerstwo transportu wojennego (M.O.W.T.). Jednak już rok później transportowiec przekazano Związkowi Radzieckiemu, gdzie otrzymał nazwę *Omsk*. Jego portem macierzystym była Ryga. Ta zmiana przynależności państwowej wynikała z ostatecznego podziału statków poniemieckich dokonanego w Poczdamie.

W dniu 13 maja 1947 roku władze radzieckie przekazały statek Polsce na poczet odszkodowań wojennych ze strony pokonanych Niemiec. Od tej pory, jako s/s *Opole* – bo taką otrzymał nazwę – pływał w trampingu (czyli żegludze nieregularnej) między Szczecinem, który był jego portem macierzystym a portami zachodnioeuropejskimi; zachodził także na Morze Śródziemne i Morze Czarne. Armatorem statku była Żegluga Polska. Jego bliźniaczymi jednostkami w PMH były s/s *Olsztyn* (ex *Imkenturm*) i ukończony przez Polaków s/s *Marchlewski* (ex *Oliva*).

W dniu 19 października 1950 roku frachtowiec przekazano Marynarce Wojennej celem przystosowania go do celów szkoleniowych. Stało się to za sprawą i w myśl zaleceń Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego. O tym okresie tak pisze Janusz Banucha:

Ze zrozumiałych względów s/s Opole *w początkowym swym stanie nie mógł stanowić bazy do szkolenia podchorążych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej* (na jej bazie w 1955 r. powstała Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej – przyp. red.). *Musiał przejść konieczną przebudowę, która uwzględniałaby wszystkie wymogi niezbędne do prowadzenia praktyki w różnych warunkach pływania. W związku z tym, szef Sztabu Generalnego, generał broni Władysław Korczyc, polecił Dowódcy Marynarki Wojennej* (wówczas był nim radziecki kontradm. Wiktor Czorokow – przyp. red.) *przygotować potrzebne elementy dla przeprowadzenia prac adaptacyjnych, ustalić rodzaj specjalistycznego wyposażenia okrętu, zakres jego wykorzystania i przedstawić projekt nazwy okrętu.*

---

[64] Wiele źródeł podaje, że statek ten powstał w kopenhaskiej stoczni Burmeister & Wain – patrz: J. Miciński, S. Kolicki, Pod polską banderą, Gdynia 1962, s. 145; M. Soroka, Polskie okręty wojenne 1945-1980, s. 102; W.H. Mitchell, L.A. Sawyer, The Empire Ships, A Record of British-built and acquired Merchant Ships during the Second World War, second edition, London-New York-Hamburg-Hong Kong 1980, s. 452

[65] Według publikacji polskich. Jedno z ważnych źródeł brytyjskich – W.H. Mitchell, L.A. Sawyer, The Empire..., s. 452 podaje pisownię *Empire Contees* przez dwa «*e*» i jedno «*s*».

Frachtowiec po przejściu remontu w ówczesnej Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni (obecna nazwa: Stocznia Gdynia SA), od 10 lipca 1951 roku pływał w MW jako okręt szkolny *Zetempowiec*. Nazwa ta oznaczała członka ZMP, czyli Związku Młodzieży Polskiej, ściśle współpracującej z PZPR masowej organizacji młodzieżowej, działającej w latach 1948-1956. Pierwszym d-cą *Zetempowca* został kmdr ppor. Robert Mietielica. Wspomnijmy tylko, że przebudowę i niezbędną dokumentację dla przyszłego okrętu szkolnego, przygotował zespół młodych konstruktorów. Grupą tą kierował mgr inż. Wojciech Orszulok. O tym jak wyglądał czasami sam przebieg projektowania i prowadzenia przebudowy przyszłego *Zetempowca* najlepiej ilustruje opis Waltera Patera:

Ponieważ dokumentację wykonali w pośpiechu niedoświadczeni konstruktorzy, miała więc szereg usterek, a nawet istotnych błędów. Ponieważ nie było już czasu na jej sprawdzenie, dlatego niejednokrotnie inż. (Mieczysław) *Filipowicz* (wyznaczony przez Dowództwo MW do nadzoru terminowego wykonania prac), *bez rysunków, kredą na okręcie m.in. wyznaczał trasy kabli, przewodów wentylacyjnych, rurociągów itp. Do montażu niektórych urządzeń okrętowych oraz uzbrojenia artyleryjskiego wielu rysunków nie wykonano. W takich przypadkach najczęściej inż. Filipowicz na miejscu wykonywał szkic, a następnie kierował wykonaniem konstrukcji podstaw, montażem uzbrojenia okrętowego oraz urządzeń łączności nawigacyjnych itp.*

Dane taktyczno-techniczne okrętu szkolnego ORP *Zetempowiec* były następujące:

wyporność standardowa	–	4222 t;
długość całkowita	–	91,83 m;
szerokość całkowita	–	13,50 m;
średnie zanurzenie	–	3,55/4,90 m;
liczba przedziałów wodoszczelnych	–	6.

Urządzenia napędowe składały się z tłokowej, czterocylindrowej maszyny parowej typu Lentz o mocy maksymalnej 1200 KM, zasilanej z dwóch opalanych węglem kotłów parowych. Zasięg pływania przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów wynosił 5700 mil morskich, zaś przy prędkości maksymalnej 11,2 węzła 5300 mil morskich. Okręt wyposażono w dwie kotwice patentowe o masie 2,5 ton każda.

ORP *Zetempowiec* został uzbrojony w dwie pojedyncze armaty uniwersalne wz. 1941 kal. 85 mm L/52 typu 90-K (na dziobie i rufie) oraz w dwie zdwojone armaty przeciwlotnicze wz. 1939 kal. 37 mm L/67 typu W-11M (przed pomostem). Zapas amunicji wynosił 80 ton, żywności na 25 dni dla 400 ludzi 85 ton, wody słodkiej 579 ton, węgla 467 ton i oleju napędowego 10 ton. Średnie dobowe zużycie węgla wynosiło 19 ton, zaś zużycie wody słodkiej 20-30 ton.

W dniu 25 czerwca 1952 roku okręt ten wyruszył w swój pierwszy rejs szkolny przez cieśniny duńskie, Morze Północne oraz Morze Norweskie do Murmańska i Archangielska w ZSRR. W 1954 roku odbył rejs do Sewastopola nad Morzem Czarnym, a w 1959 do Durrës w Albanii, Splitu w Jugosławii (od 1991 r. miasto to należy do Chorwacji) i Aleksandrii w Egipcie.

Z dniem 27 marca 1957 roku rozkazem p.o. Dowódcy Marynarki Wojennej, kontradm. Jana Wiśniewskiego, okręt szkolny *Zetempowiec* został przemianowany na ORP *Gryf*. Powodem zmiany nazwy było rozwiązanie ZMP i popaździernikowa odwilż. Do roku 1973 okręt zawinął do kilkudziesięciu portów Europy i Afryki, szkoląc podchorążych WSMW.

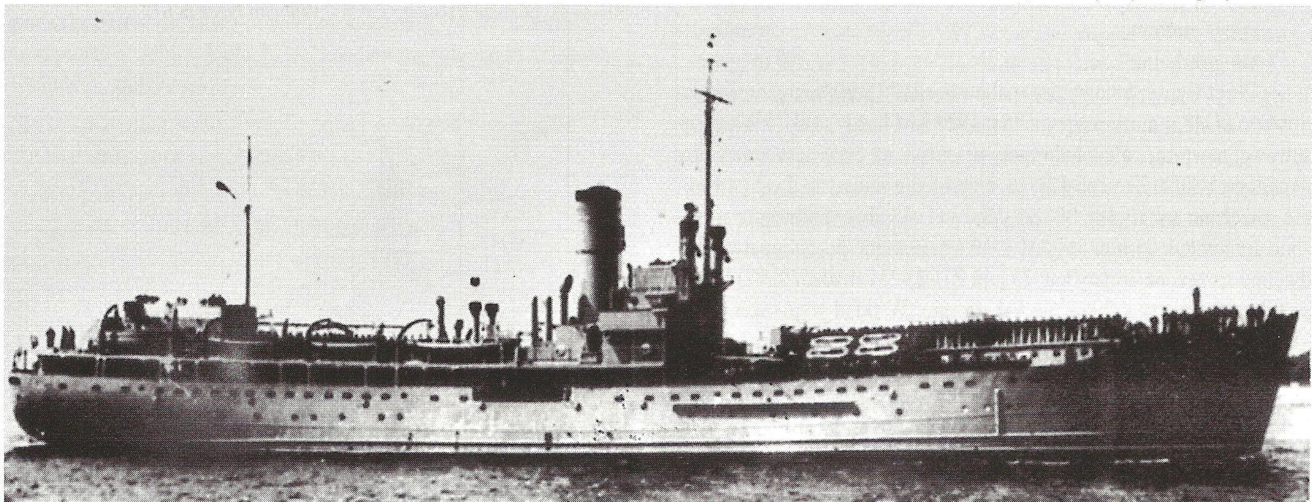
Jednym z ważniejszych rejsów szkoleniowych była wyprawa do Przylądka Północnego, Zatoki Fińskiej i Botnickiej w roku 1957. W czerwcu 1958 roku okręt szkolny *Gryf* przebywał z rewizytą w brytyjskiej bazie morskiej Portsmouth. W lipcu i sierpniu *Gryf* gościł w Warnie, Sewastopolu i Konstancy. W czerwcu i lipcu 1959 roku okręt ponownie odbył rejs na Morze Śródziemne i cumował w Marsylii, Palermo, Port Saidzie oraz w Aleksandrii. W latach 1960-1968 w czasie swych kolejnych rejsów szkoleniowych *Gryf* zawinął do ponad 20 portów Europy. Poza tym w latach 1959-1975 odbył przeszło 35 rejsów, czasem po kilka w roku, na wody Zatoki Gdańskiej i wzdłuż polskiego wybrzeża, a czasem wyjątkowo i do Leningradu. Celem tych rejsów była popularyzacja wiedzy o morzu i Marynarce Wojennej w różnych środowiskach społecznych. Najczęściej „załogantami" byli uczniowie wszelkich typów szkół i uczelni, nauczyciele, a także członkowie rozmaitych organizacji społecznych oraz społeczno-politycznych.

Dokonywane z biegiem lat jakościowe zmiany uzbrojenia i wyposażenia okrętów MW spowodowały, że jednostka ta nie mogła już we współczesnych warunkach spełniać należycie swych funkcji szkoleniowych. Na dodatek *Gryf* – jako były statek handlowy, do tego dysponujący niewielką prędkością – nie najlepiej nadawał się do szkolenia podchorążych. Dlatego już w 1967 roku poczyniono starania o budowę okrętów wyposażonych w nowoczesny sprzęt elektronawigacyjny i uzbrojenie. Na trzeciego *Gryfa* trzeba było jednak czekać aż dziewięć lat.

Na razie ten były frachtowiec przechodził różne fazy remontów i modernizacji mające zapewnić podchorążym godziwe warunki szkoleniowe i bytowe. Dopiero 12 października 1977 roku okręt został przeklasyfikowany na bazę koszarowo-ogrzewczą oznaczoną symbolem *BK-5*. Nie wypływał już z portu na Oksywiu.

Historia byłego drugiego *Gryfa* miała swój epilog w 1989 roku, gdy jego kadłub sprzedany został na złom zagranicznemu kontrahentowi. Okazuje się, że w latach 1957-1977 ORP *Gryf* przebył łącznie 220 000 Mm. Później przez 11 lat pełnił rolę hulku. W latach 1970 i 1971 był najlepszym okrętem MW w grupie okrętów szkolnych i hydrograficznych.

Okręt szkolny *Gryf* – drugie pokolenie.





Mimo że w 1967 roku, jak już wspomniano, podjęto starania o zbudowanie nowoczesnych okrętów szkolnych dla podchorążych WSMW, to w rzeczywistości dopiero w 1971 roku Ośrodek Badawczy Marynarki Wojennej (OBMW) opracował jego pierwszy wstępny projekt.

Linie teoretyczne – jak pisze Jarosław Ciślak w znakomitym opracowaniu „Polska Marynarka Wojenna 1995" – *nowego okrętu powstawały po długich przeobrażeniach rozpoczynających się od okrętu hydrograficznego projektu 861 (Moma), poprzez okręty ratownicze projektu 570 (Piast) i okręty rozpoznania radioelektronicznego projektu 863 (Mod Moma). Nowy projekt powstał w CTO* (Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku) *i otrzymał numer 888. Jego głównym projektantem był mgr inż. Henryk Cynke.*

Do realizacji budowy dwóch okrętów szkolnych projektu 888 (*Wodnik*, jawny kryptonim projektu «Łabędź») przystąpiono w Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku na przełomie lat 1974 i 1975. Pierwszym z nich był ORP *Wodnik* (boczny nr taktyczny 251), którego wodowanie odbyło się 29 listopada 1975 roku (warto zwrócić uwagę, że było to w 39. rocznicę wodowania pierwszego *Gryfa* – przyp. red.). Matką chrzestną została p. Maria Glińska, żona ówczesnego komendanta WSMW, kmdra Witolda Glińskiego. Uroczystość podniesienia bandery miała miejsce w dniu 27 (28?) maja roku następnego.

Drugim z tej serii był ORP *Gryf* (boczny nr taktyczny 252), zwodowany 13 marca 1976 roku w tej samej stoczni, co *Wodnik*. Matką chrzestną została p. Hanna Fiszbach (żona ówczesnego I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku, Tadeusza Fiszbacha). *Wodnik* i bardziej nas interesujący *Gryf* weszły w skład Dywizjonu Okrętów Szkolno-Badawczych. W tej samej Stoczni Północnej w Gdańsku zbudowano jednostki bliźniacze dla flot NRD (*Wilhelm Pieck*) i ZSRR (*Ługa* i *Oka*, ten pierwszy obecnie we władaniu Azerbajdżanu, jako że poprzednio podlegał Akademii Morskiej im. Kirowa w Baku).

Oba nasze okręty zostały przeznaczone do prowadzenia nauki i odbywania praktyk przez słuchaczy ówczesnej Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej (WSMW) i Szkoły Chorążych MW w zakresie nawigacji, obsługi i użycia uzbrojenia artyleryjskiego, obsługi i eksploatacji siłowni, obsługi radiowej i służb ogólnookrętowych. Mogą pływać na wszystkich morzach i oceanach świata.

Trzeci z *Gryfów* ma zgrabną sylwetkę. Jego charakterystyka techniczna przedstawia się następująco:

wyporność standardowa	–	1489 t;
wyporność pełna	–	1745 t;
długość całkowita	–	72,6 m;
szerokość maksymalna	–	11,99 m;
wysokość całkowita (od stępki do topu masztu)	–	23,40 m;
prędkość maksymalna	–	16,8 w.;
zasięg pływania	–	7800 Mm;
autonomiczność	–	30 dób;
załoga etatowa	–	56 osób;
załoga szkolna	–	100 miejsc.

Okręt wyposażono w dwa spalinowe silniki wysokoprężne Zgoda-Sulzer 6TD48 o mocy maksymalnej 1920 KM każdy (1410 kW), dwusuwowe, nawrotne, niedoładowane, pracujące na dwie nastawne śruby napędowe S80/90 Zamech-Liaaen. Uzbrojenie stanowiły dwie podwójnie sprzężone armaty kal. 30 mm AK-230 L/65, dwie podwójnie sprzężone armaty kal. 25 mm 2M-3M L/60 (zamienione potem na dwie podwójnie sprzężone armaty kal. 23 mm ZU-23-2M *Wróbel-I* L/87) i dwie pojedyncze armaty salutacyjne kal. 45 mm. W skład wyposażenia pokładowego wchodziły m.in. dwie dziobowe i jedna zapasowa kotwice patentowe Halla, każda o masie 1250 kg. Wyposażenie łodziowe obejmowało motorówkę projektu SMK-75M, sześcioosobową łódź ŁW-6 z silnikiem przyczepnym *Wicher-M*, a także żurawiki i wciągarki łodziowe. Niezatapialność okrętu jest gwarantowana przez 10 grodzi dzielących kadłub na 11 przedziałów wodoszczelnych.

Siedemnastego lipca 1976 roku *Gryf* został przejęty przez Marynarkę Wojenną. Nowa załoga, której dowódcą był kpt. mar. Zdzisław Żmuda, przeprowadziła go do portu wojennego na Oksywiu. W dniu 26 września, zgodnie z rozkazem Dowódcy MW, nastąpiło wcielenie okrętu w skład jednostek Marynarki Wojennej i uroczyste podniesienie bandery.

Obecnie głównym zadaniem *Gryfa* jest odbywanie praktyk nawigacyjnych z podchorążymi Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte (tak od 1 października 1987 r. nazywa się dawniejsza WSMW). W tym celu okręt wyposażono we wszelkie dostępne urządzenia powszechnie stosowanych we flocie systemów radio- i elektronawigacyjnych. Do innych funkcji wykonywanych przez okręt należą: pełnienie służby bojowej, wykonywanie zadań ogniowych oraz zabezpieczenie rejsów organizowanych przez Dowództwo MW.

W dniach 13-16 października 1976 roku okręt odbył swój pierwszy rejs z wejściem do Szczecina i Świnoujścia. Od tego czasu do dziś, podobnie jak bliźniaczy *Wodnik*, zawijał do wielu portów Europy i Afryki. Zmodernizowany *Wodnik* uczestniczył zresztą – jako okręt szpitalny – w wojnie z Irakiem w Zatoce Perskiej (1991 r.).

Bez wątpienia *Gryf* i *Wodnik* będą eksploatowane przy szkoleniu przyszłych kadr oficerskich Polskiej Marynarki Wojennej jeszcze przez następne lata. Możliwe, że teraz dostaną nowe numery burtowe wg standardu NATO.

NRD-owski bliźniak trzeciego *Gryfa* – *Wilhelm Pieck* (S 61) Fot. Krzysztof Kamiński.



DOWÓDCY STAWIACZA MIN ORP *GRYF* W LATACH 1938-1939

1. Kmdr por. Dzienisiewicz Stanisław Tytus – od 27 lutego 1938 do 16 września 1938 r.

2. Kmdr por. dypl. Stankiewicz Roman Wiktor – od 16 września 1938 do 1 kwietnia 1939 r.

3. Kmdr ppor. Kwiatkowski Stefan – od 1 kwietnia 1939 do 1 września 1939 r.; zginął około godz. 17.45-17.55 podczas pierwszej bitwy lotniczo-morskiej w II wojnie światowej, trafiony na pomoście odłamkiem bomby lotniczej.

4. Por. mar. Męczyński Tadeusz Szymon – na krótko przejął dowodzenie *Gryfem* po śmierci kmdra ppor. Kwiatkowskiego, następnie przekazał obowiązki z-cy dowódcy.

5. Kpt. mar. kontr. Łomidze-Wachtang Wiktor – p.o. dowódcy na okres od godz. 18.45 do godz. 23.00, następnie zszedł na ląd.

6. Kmdr por. Hryniewiecki Stanisław – objął dowodzenie okrętem 2 września 1939 r., opuścił* *Gryfa* po jego zatopieniu na Helu 3 września tr.

* W istocie przebywał na lądzie – przyp. red.

CZŁONKOWIE ZAŁOGI STAWIACZA MIN ORP GRYF POLEGLI W OBRONIE WYBRZEŻA W 1939 ROKU

Starszy marynarz Bacior Maciej: poległ 2 lub 3 września na ORP *Gryf*, pochowany w Helu w grobie zbiorowym.

Podporucznik mar. Dandelski Lech, II of. sygn.: poległ 3 września na Helu podczas porannej bitwy z niemieckimi niszczycielami, trafiony odłamkiem pocisku artyleryjskiego będąc na lądzie; pochowany w Helu w zbiorowym grobie.

Marynarz Górski (imię?), telefonista: poległ 3 września podczas bitwy artyleryjskiej z niszczycielami Kriegsmarine, miejsce pochówku nie znane (być może jako „NN" w zbiorowej mogile w Helu?).

Marynarz Jenczelewski (imię?): poległ 3 września w czasie boju z niszczycielami niemieckimi, miejsce spoczynku nie znane.

Mat Karpowicz Piotr, sygnalista: ranny 1 września na okręcie podczas pierwszej bitwy powietrzno-morskiej, zmarł 3 września w szpitalu w Babich Dołach, pochowany na cmentarzu w Gdyni-Redłowie, grób nr 66.

Starszy marynarz Kobus (imię?): poległ 3 września na okręcie, miejsce spoczynku nie znane.

Starszy marynarz Kujawski Czesław: poległ 3 września na okręcie, pochowany w Helu we wspólnym grobie.

Komandor ppor. Kwiatkowski Stefan, d-ca *Gryfa*: poległ 1 września na okręcie podczas pierwszej bitwy powietrzno-morskiej, pochowany w Helu we wspólnym grobie.

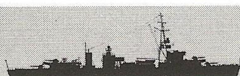
Bosmanmat Marzec Stanisław: poległ 3 września w nieznanych okolicznościach, pochowany w Helu we wspólnym grobie.

Marynarz Sobek Tadeusz: ciężko ranny na okręcie 1 września, zmarł 3 września w szpitalu w Babich Dołach, pochowany na cmentarzu w Gdyni-Redłowie, grób nr 63.

Marynarz Szlęk Tadeusz, motorzysta: poległ 1 września na okręcie w bitwie powietrzno-morskiej, pochowany w Helu we wspólnym grobie.

Marynarz Żabik Kazimierz: ranny, zmarł 3 września w szpitalu w Babich Dołach i tamże pochowany, ekshumowane zwłoki przeniesiono na cmentarz w Gdyni-Redłowie, grób nr 65.

Opracowano na podstawie: Tomasz Czayka, Lista strat oficerów, podoficerów i marynarzy PMW w okresie drugiej wojny światowej, „Przegląd Morski" 1958, nr 3 i następne; Jerzy Pertek, Aby nie pozostali bezimienni. Niepełny spis oficerów i marynarzy poległych w obronie Wybrzeża we wrześniu 1939, „Dziennik Bałtycki" 1962, nry 231-237; tenże, Mała flota wielka duchem, Poznań 1989; Kadry Morskie Rzeczypospolitej, t. 2: Polska Marynarka Wojenna, cz. I: Korpus oficerów 1918-1947, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996; zbiory prywatne Mariusza Borowiaka.



Spis treści

